

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

Кафедра міжнародного права та порівняльного правознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Т. Р.Короткий

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021 р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА**  
**ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ**  
**«БАКАЛАВР»**  
спеціальності 293 «Міжнародне право»

**Тема: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ СПІВРОБІТНИЦТВО ДЕРЖАВ У**  
**ПРОТИДІЇ АКТАМ ТЕРОРИЗМУ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ**

Виконавець: Харабара Маріна Василівна

Науковий керівник: к.ю.н. , доцент Замула Аліна Юріївна

Нормоконтролер: Головатенко Марина Юріївна

Київ, 2021

## ЗМІСТ

|   |    |
|---|----|
| <b>ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ</b> .....  | 3  |
| <b>ВСТУП</b> .....  | 4  |
| <b>РОЗДІЛ 1 СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ</b> .....  |    |
| 1.1 Загальна характеристика загроз у цивільній авіації .....  | 8  |
| 1.2. Форми та методи міжнародно-правового впливу на цивільну авіацію .....  | 14 |
| <b>РОЗДІЛ 2 СИСТЕМА ОСНОВНИХ МІЖНАРОДНО – ПРАВОВИХ ДОГОВОРІВ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ</b> .....  |    |
| 2.1. Механізми, передбачені Конвенцією про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряного судна в Токіо 1963 року .....   | 27 |
| 2.2 Механізми, передбачені Конвенцією про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден в Гаазі 1970 року .....  | 33 |
| 2.3 Механізми, передбачені Конвенцією про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, призначена для запобігання і попередження актів саботажу і насильства, спрямованих проти будь-якого конкретного повітряного судна в Монреалі 1971 року ..... | 38 |
| 2.4 Механізми, передбачені Конвенцією про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, яка була прийнята в Монреалі на початку 1991 р. ....  | 41 |
| <b>РОЗДІЛ 3 ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ НОРМ В СФЕРІ ПОВІТРЯНОГО ТЕРОРИЗМУ</b> .....  | 47 |
| <b>ВИСНОВКИ</b> .....   | 59 |
| <b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b> .....   | 63 |

## ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ICAO – International Civil Aviation Organization - Міжнародна організація цивільної авіації;

АНВ – акт незаконного втручання;

IATA – International Air Transport Association - Міжнародна асоціація повітряного транспорту;

COCESNA – Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aerea - Центральноамериканська корпорація аеронавігаційного обслуговування;

AFCAC – African Civil Aviation Commission - Африканська комісія цивільної авіації;

ECAC – European Civil Aviation Conference - Європейська конференція цивільної авіації;

ППО – Протиповітряна оборона;

ООН – Організація Об'єднаних Націй.

## ВСТУП

**Актуальність дослідження.** Тероризм - явище, яке поширюється по всьому світу, незалежно від кордонів. Це рушійна сила, що руйнує політичну, економічну та соціальну стабільність у світі і становить загрозу для життя людей. Тероризм постійно розвивається і набуває нових форм. Сьогодні, такий вид тероризму, як викрадення транспортного засобу, особливо повітряного судна, з метою вчинення терористичного акту широко поширений у світі.

Міжнародна цивільна авіація зараз є важливою та необхідною частиною світової спільноти. У той же час, навіть дотримуючись усіх встановлених стандартів безпеки, авіаційна діяльність залишається одним із найбільш вразливих видів економічної діяльності щодо різних небезпечних факторів та загроз, і в той же час вона стала основою, що становить підвищену небезпеку для людей та середовища, що оточує нас.

З того часу, як відбулося становлення цивільної авіації постало питання щодо запровадження заходів, які забезпечують безпеку: (незалежно від їх форми власності та підпорядкування) пасажирів, екіпажу, авіації, персоналу, літаків, аеропортів та радіонавігаційних систем. Причиною тому є - зростання терористичних актів та розвиток терористичних організацій, структура яких зміцнюється щогодини. На разі, міжнародні організації відіграють важливу роль в реалізації цих завдань. Боротьба з тероризмом є однією з найбільших проблем світового співтовариства та потребує негайного міжнародного вирішення за допомогою співпраці, що і зумовило актуальність даної роботи.

Не дивлячись на те, що питання співпраці держав щодо боротьби з тероризмом у цивільній авіації розглядалися багатьма українськими вченими та зарубіжними науковцями, їх діяльність розвивається і змінюється з кожним роком. Такі питання, як характеристика основних загроз в цивільній авіації, боротьба з міжнародним тероризмом, міжнародно-правова співпраця

щодо боротьби з незаконними актами у міжнародній цивільній авіації, роль міжнародних організацій прямо чи опосередковано досліджувались такими вітчизняними вченими як: М. М. Аваковим, В.Ф. Антипенком, О. Г. Близнюковим, В.Г. Буткевичем, Р.О. Герасимовим, О. В. Задорожним, Т.О. Коломойцем, Я.Ю. Кондратьєвим, В.К. Колпаковим, В.В. Копейчиковим, А.Г. Ляховим, Ю.М. Малєєвим, Я.В. Матвійчуком, А. І. Меркуловим, В.А. Мисливим, Є.С. Назимко, А.Ю. Піджаковим, А.С. Пірадовою, В.І. Рижим, З.В. Тропіним, Г.Р. Халімовою, фрагментарно досліджувалися в публікаціях О.М. Григорова, А.В. Філіпова, Г.В. Цірата Г.М. Чуба та ін. Хоча проблема боротьби з незаконними діями проти цивільної авіації була прямо обговорена у вітчизняній та зарубіжній науці, багато дослідників не намагалися надати незалежне наукове пояснення цих дій. У вітчизняному законодавстві такого дослідження практично немає. Вони не містили єдиного та комплексного визначення актів незаконного втручання в безпеку цивільної авіації.

Серед зарубіжних науковців цим питанням займалися: А. Abramovsky, S.K. Agrawala, Y. Alexander, I. Awford, J. Balfour, G. L. Bolhke, R.P. Boyle, J. Busuttil, C.F. Butler, K Chamberlain, J.T. Choi, D.Y. Chung, J.H. Daniel, P.S. Dempsey, C. Emanuelli, A.E. Evans, M.J. Fenello, M.E. Fingerman, D. Fiorita, G.F. Fitzgerald, D. Gero, L.C. Green, O. Highley, B. Hoffman, B. Jenkins, N.D. Joyner, O.J. Lissitzyn, R.H. Mankiewicz, R.J. McGrane, E. McWhinney, A.I. Mendelssohn, A. Merari, M. Milde, J.F. Murphy, H.E. Reser, J.L. Rhee, J.B. Rhineland, S.B. Rosenfeld, W. Schwenk, I.M. Sheppard, S. Shubber, M.S. Simons, E. Sochor, H. Steelman, H.F. Van Panhuys, X. Wang, L. Weber, R. Wilberforce та багато інших. Однак останні події в сфері міжнародного права вимагають негайного повернення до цієї теми, щоб по-новому поглянути на стару проблему. Вони не мають єдиного та систематизованого підходу до визначення та регулювання міжнародно-правової співпраці щодо забезпечення безпеки цивільної авіації та пов'язаних з цим питань.

**Мета і завдання дослідження.** Метою роботи є надання характеристики міжнародно-правового регулювання протидії тероризму в

цивільній авіації - конвенції, міжнародні організації, рішення міжнародних судів, імплементація.

Поставлена мета зумовила необхідність вирішення наступних завдань:

- визначити основні загрози у цивільній авіації;
- охарактеризувати форми та методи міжнародно-правового впливу;
- проаналізувати роль міжнародних організацій у протидії актам незаконного втручання;
- аналіз системи основних міжнародно-правових договорів у сфері безпеки цивільної авіації;
- розгляд практики застосування міжнародно-правових норм в сфері протидії повітряному тероризму.

**Об'єктом дослідження** є суспільні відносини, що виникають між суб'єктами міжнародного права щодо протидії актам тероризму в цивільній авіації.

**Предметом дослідження** є міжнародно-правове співробітництво держав у протидії актам тероризму в цивільній авіації.

Для досягнення поставленої в роботі мети було застосовано такі **методи дослідження**: порівняння, аналізу, синтезу та аналогії.

За допомогою методу порівняння, було досліджено основні міжнародно-правові договори у сфері безпеки цивільної авіації.

За допомогою методу синтезу було проаналізовано різні джерела з метою висвітлення основних загроз, зокрема актів незаконного втручання в цивільній авіації.

За допомогою методу аналізу було проаналізовано роль міжнародних організацій щодо міжнародно-правового врегулювання протидії авіатероризму.

На основі методу аналогії було надано характеристику практиці застосування міжнародно-правових норм у сфері цивільної авіації.

**Апробація результатів дослідження.** Окремі наукові результати дослідження були апробовані та опубліковані у межах наступних науково-практичних конференцій, круглих столів та семінарів:

- «Поширення міжнародного повітряного тероризму» (Щорічна наукова студентська конференція «Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії і практики 2021», 22.04.2021, НАУ);

- «International air terrorism at the most dangerous problem» (Міжнародна науково-практична конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених «Політ», 5-9 квітня 2021 року, НАУ).

**Структура та обсяг дипломної роботи.** Структура дипломної роботи зумовлена предметом, метою та завданнями дослідження. Дипломна робота складається із переліку умовних скорочень, вступу, трьох розділів, якими охоплюються сім підрозділів, висновків та списку використаних джерел (74 найменування). Загальний обсяг дипломної роботи 71 сторінка, у тому числі список використаних джерел – 7 сторінок.

## РОЗДІЛ 1

# СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

### 1.1 Загальна характеристика загроз у цивільній авіації

В сучасному розумінні загроза це можливий стан, що зазвичай призводить до травмування авіапасажира або ще гірше до смерті; аварія або втрата повітряного судна чи обладнання, а також заподіяння шкоди навколишньому середовищу. Процес визначення загрози за своєю суттю є доволі складним процесом, який включає спочатку збір та фіксацію інформації про факти, які можуть впливати на безпеку, а потім їх аналіз. Дії, які пов'язані із визначенням загроз обов'язково повинні бути послідовними та безперервними та реалізовуватись на базі даних, яка отримується на основі реальних схем (це стосується інцидентів, що вже траплялись) і превентивних (стосується інцидентів, що можуть трапитись).

Беручи до уваги негативні тенденції, що відбуваються в останні десятиліття, дослідники можуть стверджувати, що основними загрозами, які мають найбільший вплив на життя міжнародного співтовариства, є:

- транснаціональна злочинність, представниками якої, враховуючи її глобальність та безперервність режимів функціонування, необхідність підтримання тісних особистих зв'язків між учасниками, не обійтись без послуг авіації;

- нелегальна міграція, для якої авіаційні пасажирські перевезення є найбільш швидким та комфортним видом транспорту;

- міжнародний тероризм, невід'ємною ознакою якого стало активне використання авіаційного транспорту для досягнення своєї мети [1].

Однією з найбільших проблем сьогодення є проблема міжнародного тероризму. Події, які відбулись 23 липня 1968 року (озброєна група представників Народного фронту визволення Палестини захопили в повітрі



ізраїльський пасажирський літак авіакомпанії ЕБ-АБ) прийнято вважати початком нової епохи міжнародного тероризму.

Не дивлячись на те що поняття тероризм відоме ще з давніх-давен, його трактування у кримінальній науці різняться. Вчені-правники, трактують його по-різному, кожен по-своєму. Наприклад, В. Антипенко визначає тероризм як : «застосування насильства для впливу шляхом залякування на недоторканність національних та наднаціональних інститутів, яке призвело до невинних жертв, або настання суспільно-небезпечних наслідків, або таке, що утворює загрозу їх настання» [2, с. 4]. Існування такого поняття як тероризм на практиці неможливе без терористичної діяльності, тобто певних злагоджених дій терористів. Терористична діяльність – це діяльність, що характеризується такими діями як:

- 1) планування, організація, реалізація терористичних актів;
- 2) підбурювання на вчинення терористичних актів;
- 3) організація незаконних збройних формувань, злочинних угруповань, організацій, організованих злочинних груп;
- 4) пропаганда і поширення ідеології тероризму;
- 5) фінансування терористичних груп та терористичного акту в цілому [2, с. 15].

Сьогодні найпопулярнішим видом сучасного міжнародного тероризму є той, який пов'язаний із авіаційним транспортом - захоплення повітряних суден та заручників, угон літаків, вчинення диверсій тощо. Цей напрямок пов'язаний з таким чинниками: високою мобільністю авіації; відносно малою небезпекою для терористів та значним рівнем загрози життю пасажирів і членів екіпажу; використання мінімальної кількості сил та засобів порівняно із потенційним ефектом; великим суспільним резонансом події та миттєвим піаром; величезною цінністю людського життя, повітряного судна чи аеродромної інфраструктури.

Як американські психологи вважають, що навіть сама можливість загрози тероризму вже веде до порушення нормальної ситуації в державі.

Тому часто терористи, намагаються досягти своєї мети постійною загрозою.

Відчуття того, що терористичні акти можуть повторитися, викликає паніку, страх незахищеності.

У зв'язку із цим виняткового значення набувають питання дотримання авіаційної безпеки.

**Авіаційна безпека** - захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується шляхом здійснення комплексу заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів. Отже, основне її призначення можна визначити як забезпечення безпеки та захисту пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, населення, повітряних суден та засобів і служб аеропорту [4].

**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 або громадськості в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації [3].

Тероризм – це явище, яке поширюється в світі, не зважаючи на кордони. Ця рушійна сила зла знищує політичну, економічну та соціальну стабільність, забирає життя людей. Тероризм постійно видозмінюється та набуває нових форм. Поширеним є такий вид тероризму як захоплення транспортного засобу, зокрема авіаційного транспорту, з метою вчинення терористичного акту [4].

Повітряне судно є дуже важливим для будь-якої держави, але найбільшу цінність становить життя та безпека пасажирів. Терористи вважають, що захопити повітряний транспорт найлегше і є легким способом отримання викупу. Захоплення повітряних суден являє мінімальну небезпеку для злочинця і велику загрозу життю пасажирів та екіпажу, тому розцінюється терористами як один з найбільш результативних засобів досягнення мети. Один терорист, або обмежена їх кількість, можуть захопити будь-який літак при використанні мінімальних сил і засобів. Характерним також є те, що неможливо негайно почати операцію по визволенню заручників, що дуже часто веде до їх загибелі. У випадку катастрофи більшість пасажирів гине, а терорист залишається анонімною особою [5].

Кожна зарубіжна країна в своєму законодавстві виділяє доволі різні та не схожі між собою трактування та положення стосовно повітряного тероризму, адже міжнародними актами не передбачено єдиного визначення. Це створює суттєві перешкоди в боротьбі з протидією авіа тероризму, тому що законодавство однієї держави трактує це як угон повітряного судна, а інша – як його захоплення або ж об'єднує ці поняття в єдину складову тероризму.

При дослідженні даної проблематики, в доктринах та законодавствах зарубіжних країн, зустрічається термін «скайджекінг» [6, с. 12]. Це поняття, яке охоплює визначення таких терористичних актів як «повітряне піратство», «незаконне захоплення повітряного судна», «тероризм в повітрі», «угон повітряних суден» та ін., нині його можна ототожнити з авіа тероризмом [4].

У міжнародному повітряному праві існує принцип забезпечення цивільної авіації, який є загально визнаним галузевим принципом міжнародного права, та який у вітчизняній доктрині міжнародного права розуміють, як обов'язок держав вживати всіх заходів, з метою щоб «міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним та впорядкованим чином», кореспондує обов'язок всіх держав «сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації» [7, с. 34-35].

В 1930 році відбувся перший відомий випадок авіапіратства. 6 нападів зроблено в 1946, 1960, 1961, 1967 рр. На початку 60-х років у США був поширений авіатероризм кубинських емігрантів і лівих екстремістів, головною метою яких було захоплювали літаки з метою пропаганди й одержання викупу. З 1968 р. починаються серії авіатероризму, які здійснювалися палестинцями в Європі і на Близькому Сході. У підсумку у 1969 році, вчинено 91 захоплення цивільних літаків (при цьому 5 чоловік убиті і 32 поранені), у 1972 р. зроблено 59 спроб викрадення, з яких 30 - вдалі (141 чоловік убитий, 99 - поранені). «Розквіт» авіатероризму відбувся у вересні 1971 р., тоді за 11 днів було захоплено 300 пасажирів і знищено 4 літаки різних західних авіакомпаній [8].

Через масштаби поширення авіатероризму уряди й авіакомпанії були змушені прийняти заходів по боротьбі з піратами. Для цього на початку 70-х років в Україні були передбачені спецпідрозділи поліції в аеропортах. Починаючи з 1973 р. американськими і європейськими авіаслужби запроваджено систему перевірки багажу пасажирів, що позитивно вплинуло на боротьбу з тероризмом, оскільки трохи було знижено авіатерористичну активність, але при цьому її рівень залишався як і раніше високим: у 1976 р. вчинено 25 викрадень аеробусів (218 чоловік загинуло і 215 поранено). У 1980-1990-х роках акти повітряного піратства продовжуються, але в значно меншій кількості. В останні три десятиліття популярність авіатероризму, досягши піка в 1960-х роках, коли 38% усіх терористичних актів

приходилось на напади на авіалінії, скоротилася до кінця століття до 12% нападів [8].

Скайджекінг є найбільш ефективним серед інших видів хайджекінга, тому що, по-перше, утримує спецслужби від проведення атак на терористів через високий ризик поразки заручників, по-друге, авіатранспорт представляється більш зручним видом транспорту для того, щоб сховатися від переслідування. Захоплення кораблів, потягів, автобусів і т. п. менш привабливий для терористів. Так, наприклад, над кораблем злочинцям складніше установити контроль. Проти осіб, що захопили потяг, автобус та інші наземні види транспорту провести антитерористичну операцію набагато простіше, ніж звільнити від терористів літак [8].

Авіатероризм – це глобальна проблема сьогодення та майбутнього, що загрожує світовій безпеці. Міжнародно-правова боротьба з тероризмом в цивільній авіації стала одним із напрямків міжнародної політики, а правова боротьба на національному рівні – завданням кожної авіаційної держави [9].

Ми можемо зробити висновок, що до основних загроз, що стосуються тероризму, можна віднести: транснаціональну злочинність, нелегальну міграцію, міжнародний тероризм, під час якого на разі активно використовується авіаційний транспорт.

Тероризм у цивільній авіації можна трактувати як — протиправні дії, які перешкоджають нормальному, функціонуванню цивільної авіації та створюють загрозу життю пасажирів і екіпажу повітряного судна. Перший відомий випадок авіа тероризму відбувся в 1930 році. Принцип убезпечення цивільної авіації є загальновизнаним принципом міжнародного права і у вітчизняній доктрині міжнародного права трактується, як обов'язок держав вживати всіх заходів, з метою щоб міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним чином.

Отже, саме розуміння зарози терористичного акту страшніше, чим його здійснення. Усвідомлення небезпеки тероризму змушує владу приєднувати до боротьби з цим явищем усі можливі цивільні та військові об'єднання.

Психологічний вплив, що терористичні акти мають на суспільство, на стільки значні, що виникає паніку, страх і може спровокувати народні заворушення, впливати на міжнародні відносини.

## **1.2. Форми та методи міжнародно-правового впливу на цивільну авіацію**

Після появи у ХХ столітті авіаційного сполучення значного розвитку набули міжнародні авіатранспортні зв'язки. На даний момент сучасний світ не уявляє свого існування без авіатранспорту, адже за допомогою нього здійснюється переміщення людей або ж вантажу, а інколи і порятунок життя людей. Але й одно час створює загрозу, загрозу повітряному тероризму.

Вирішення проблеми безпеки на повітряному судні, напряду зв'язане із підписанням державами багатосторонніх міжнародних угод та виконання ними зобов'язань, які передбачені цими угодами. Зазвичай питання гаранту безпеки в цивільній авіації розділяють на дві взаємопов'язані, але при цьому автономні складові.

Перша складова, стосується вживання державою необхідних зусиль, визначення положень, які стосуються технічної установки повітряного судна, «технічної безпеки».

Друга складова, стосується правового вирішення питання протидії актам незаконного втручання на повітряне судно, тобто «повітряного тероризму» в цивільній авіації.

Основою для формування перших міжнародно-правових норм, які пов'язані з забезпеченням безпеки в сфері міжнародній цивільній авіації, стали саме ці дві складові.

Основні акти, які спрямовані на боротьбу із незаконним втручанням на повітряне судно, поділяють на три рівні.

**Перший, це універсальний.** Основною організацією є Міжнародна Організація Цивільної Авіації (ІКАО), яка займається організацією і

координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації.

При цьому дефініція та перелік актів незаконного втручання, які визначаються як акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та повітряного транспорту були визначені тільки у 2006 році у восьмій редакції Додатка 17 до Чиказької конвенції 1944 року. Неможливість надання державою безпечних регулярних аеронавігаційних послуг на її території, відповідно до ст. 69 Чиказької конвенції 1944 р., покладає на Раду ІКАО обов'язок проводити консультацію з такими державами, метою якої є організація здійснення ефективних і економічних аеронавігаційних послуг та пошук необхідних засобів для цього. Зокрема, ст. 70 Чиказької конвенції передбачено можливість для держави звернутися до Ради ІКАО за фінансуванням аеронавігаційних засобів, а у ст. 71 закріплено компетенцію Ради ІКАО надавати, обслуговувати та підтримувати такі послуги, відповідно до домовленостей із визначеною державою. Таким чином, держава має здійснювати контроль за повітряними суднами над їх територією [10].

Токійська конвенція про злочини і деякі інші акти, які вчиняються на борту повітряних суден 1963 року, стала першим кроком ІКАО у створенні міжнародно-правової бази. Сфера дії якої розповсюджується лише на акти або злочини, які вчиняються на повітряному судні в польоті або на поверхні у відкритому морі, або на поверхні у будь-якому іншому районі поза межами території будь-якої держави - сторони Конвенції[11].

Під час хвиль насильств на повітряному судні змусила ІКАО в терміновому порядку розробити і ввести в дію Гаазьку конвенцію про боротьбу із незаконним захопленням повітряного судна 1970 року, положення якої застосовуються незалежно від того, здійснювало судно міжнародний політ або політ на внутрішніх авіалініях. Відповідно до Конвенції злочином вважаються діяння, які полягають у такому: незаконне, шляхом насильства або погрози застосувати насильство, або шляхом іншої

форми залякування, захоплення повітряного судна або здійснення над ним контролю, а також замах на вчинення таких дій та співучасть у вчиненні такого злочину [12].

Після Гаазької, у 1971 році набула чинності Монреальська конвенція про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, яка згодом була доповнена Протоколом про боротьбу із актами насильства в аеропортах, які обслуговують цивільну авіацію (Монреаль, 1988 р.).

А також Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (Монреаль, 1991 р.); Конвенція про боротьбу із незаконними актами стосовно Міжнародної цивільної авіації (Пекін, 2010 р.); Пекінський протокол від 10 вересня 2010 р. та Монреальський протокол від 4 квітня 2014 року.

10 вересня 2010 року було прийнято Пекінську конвенцію. Головною метою якої було створення більш повної кодифікації міжнародно-правових норм щодо протидії незаконним актам стосовно цивільної авіації. Ця конвенція дає доволі широкі такі акти. Проте мінусом Пекінської конвенції 2010 року є те, що її 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) [13].

**Другий рівень – регіональний.** Найвідомішими організаціями є: Європейське агентство безпеки авіації (EASA), Європейська Конференція Цивільної Авіації (ECAC), Європейське і Північноатлантичне бюро ІКАО .

Серед документів, в Європейському Союзі, наприклад, можна назвати:

- Резолюція 2309 (2016). Ради Безпеки ООН, 7775 засідання від 22.09.2016 року.
- Додаток 17 «Міжнародні стандарти та рекомендована практика. Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від АНВ» (11 видання, липень 2020 року).



- Керівництво з авіаційної безпеки (Документ 8973 ІСАО, 11-те видання, 2019 року).
- Керівництво з виконання положень по безпеці Додатка 6 ІСАО (Дос. 9811, видання 1, 2002 року).
- Людський фактор в системі заходів безпеки ЦА (ІСАО, Дос 9808, видання 1, 2002 року, AN/765).
- Довідкове керівництво з проведення перевірок з питань забезпечення авіаційної безпеки (ІСАО, Дос 9807, видання друге, 2016 року).
- Керівництво по дистанційно пілотованим авіаційним системам (ДПАС) (ІСАО, Дос 10019, видання 1, 2015 року, AN/507).
- Керівництво з виконання положень Додатка 6, що стосуються авіаційної безпеки (ІСАО, Дос 9811, видання 1, 2002 року, AN/766).
- Регламент (ЕС) № 300/2008 Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2008 року про загальні правила у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації та скасування Регламенту (ЕС) № 2320/2002 Встановлює загальні правила для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, що становлять загрозу для безпеки громадян у цивільній авіації та забезпечує основу для єдиного тлумачення Додатка 17 до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

Держави-члени ЄС повинні забезпечити застосування на своїй території спільних стандартів.

- Регламент Європейської Комісії (EU) 2015/1998 від 5 листопада 2015 року про встановлення детальних заходів з імплементації загальних основних стандартів авіаційної безпеки
- Регламент Європейської Комісії (ЕС) № 1254/2009 від 18 грудня 2009 року про встановлення критеріїв, що дозволяють державам-членам відступати від загальних основних стандартів авіаційної безпеки цивільної авіації та приймати альтернативні заходи безпеки

- Політика ЄКЦА в сфері авіаційної безпеки (Документ № 30 ЄКЦА (частина II), 13-те видання/травень 2010 року, поправка 11 – травень 2019 року).

26 травня 1995 року за участю 12 держав була підписана Угода про співробітництво з забезпечення захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. У ст.1 Угоди визначено поняття «авіаційної безпеки» як комплексу заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання.

У ст. 3, 4, 5 визначено порядок дій сторін щодо припинення актів втручання в діяльність цивільної авіації, доступ представників дипломатичних(консульських) установ, для виконання службових обов'язків, та визначено порядок надання необхідної допомоги,

У ст. 6 Угоди, визначено питання юрисдикції стосовно осіб, які здійснили спробу здійснити або здійснили акт незаконного втручання, а також питання щодо надання правової допомоги під час розслідування [14].

**Третій рівень – національний.** Держави-члени ЄС повинні створити, застосовувати і підтримувати національну програму безпеки цивільної авіації, яка повинна визначити обов'язки з реалізації спільних базових стандартів, описати заходи, що вимагаються від операторів та підприємств для цієї мети. Аналогічна програма була прийнята і в Україні.

21 березня 2017 року була прийнята Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації, метою якої є встановлення правил та здійснення заходів забезпечення авіаційної безпеки пасажирів, авіаційного персоналу та персоналу, який задіяний в авіаційній діяльності, повітряних суден, майна, яке перевозиться повітряними суднами, об'єктів суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форми власності та підпорядкування [3].

Ця програма має важливе нормативно-правове значення, тому що у ній перелічено основні принципи і напрямки діяльності щодо забезпечення безпеки використання повітряних суден в Україні.

Тому беручи до уваги вище перелічене, ми можемо дійти висновку, що забезпечення авіаційної безпеки та протидія і боротьба з актам незаконного втручання (авіатероризму) є інтересом всього світу. Його основу становлять нормативно-правові норми, які діють на трьох рівнях: універсальному, регіональному та національному. Основу універсального рівня становлять: Гаазька конвенція про боротьбу із незаконним захопленням повітряного судна 1970 року; Монреальська конвенція про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації; Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (Монреаль, 1991 р.); Конвенція про боротьбу із незаконними актами стосовно Міжнародної цивільної авіації (Пекін, 2010 р.); Пекінський протокол від 10 вересня 2010 р. та Монреальський протокол від 4 квітня 2014 року.

На регіональному рівні регулювання здійснюється під наглядом Європейського Союзу, у вигляді видання: резолюцій, регламентів, керівництв та додатків.

На національному рівні здійснюється шляхом застосування і підтримки національної програми безпеки цивільної авіації. Кожна держава повинна працювати над визначенням, забезпеченням та підтримкою національної програми у сфері безпеки цивільної авіації. Прикладом такої програми є, прийнята 21 березня 2017 року Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації в Україні. Проте в законодавстві кожної країни існують досить різноманітні та не схожі між собою визначення, що становить перешкоду консолідації сил в боротьбі проти тероризму.

Тому для створення міжнародної системи боротьби з авіатероризмом потрібно детально проаналізувати норми вже існуючих конвенцій у сфері захисту авіації і на основі цього створити якісно нову Єдину конвенцію боротьби з тероризмом у цивільній авіації, норми якої б охоплювали основні поняття і сприяли механізму впровадження даних норм в національних законодавствах. Тому що прогалини в правовій боротьбі в національних правових систем, проджує глобальний тероризм.

### **1.3. Роль міжнародних організацій у становленні повітряного тероризму**

Світові глобалізаційні процеси постійно зумовлюють виникнення різних глобальних проблем, розв'язання яких потребує колективного реагування держав. Одним із позитивних варіантів забезпечення цього є інституціоналізація світового співтовариства, зокрема шляхом створення нових суб'єктів – міжнародних організацій. Такі організації не тільки висловлюють думку держав-членів міжнародної спільноти, але і є авторитетними, впливовими суб'єктами новітньої міжнародної системи безпеки. За С. Кубієвичем, одним із феноменів міжнародного права ХХ-ХХІ століть і надбання людства загалом виступають міжнародні організації, які покликані відстоювати колективні інтереси держав. До того ж в умовах динаміки викликів і загроз міжнародних відносин сучасного зразка міжнародні організації особливо запитані в механізмі міжнародноправового регулювання. Сьогодні є очевидним, що міжнародні організації як колективні об'єднання держав наділені значним потенціалом щодо забезпечення тих актуальних завдань і проблем міжнародного співтовариства, які неможливо розв'язати поодиночку [15, с. 3].

На сьогодні система міждержавного співробітництва в боротьбі з протидією з авіа тероризмом сформувалася за останні півстоліття. Вона розвивається не тільки на національному рівні, але й на рівні міжнародних організацій. Першорядне значення в антитерористичній системі відіграє ООН (ІКАО), а також такі міжнародні організації, як Міжнародна асоціація повітряного транспорту – ІАТА, Європейська конференція цивільної авіації (ЕСАС), «Євроконтроль», і т. д.

Також великий вплив на діяльність цивільної авіації здійснюють і регіональні міжнародні організації. До найбільш відомих із них відносять такі: Африканську комісію цивільної авіації (далі – AFCAC), Агентство по забезпеченню безпеки аеронавігації в Африці і на Мадагаскарі (далі –

ASECNA), Центральноамериканську організацію з обслуговування аеронавігації (далі – COCESNA); Латиноамериканську комісію цивільної авіації (далі – LACAC), Раду цивільної авіації Арабських країн (далі – CACAS).

**Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО)** (англ. *International Civil Aviation Organization, ICAO*) – це спеціалізована установа ООН, яка заснована на основі Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації [16]. Штаб-квартира розташована у місті Монреаль (Канада).

Діяльність ІКАО регламентується Чиказькою конвенцією 1944 року, дев'ята редакція якої виступає і її статутом. Реалізація поставлених цілей відбувається через низку напрямів, до яких належать такі: забезпечення безпечного й упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації у всьому світі; заохочення мистецтва конструювання та експлуатації повітряних суден у мирних цілях; розвиток повітряних рас, аеропортів та аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації; задоволення потреб народів світу в безпечному, регулярному, ефективному та економічному повітряному транспорті; усунення конкуренції, забезпечення безпеки польотів та уникнення дискримінації стосовно договірних держав тощо [10].

Одним із головних обов'язків Ради ІКАО є прийняття міжнародних стандартів і рекомендованої практики (SARP) і включення їх як додатків до Чиказької конвенції. В окремих випадках Рада ІКАО може виступати як арбітр між державами-членами в питаннях, що належать до авіації або реалізації положень Чиказької конвенції, та здійснювати розслідування ситуацій, які являють собою перепони для розвитку міжнародної аеронавігації [17].

У 1969 р. було прийнято Резолюцію Ради ІСАО, відповідно до якої було створено Комітет по незаконному втручанню в діяльність цивільної авіації, що було реакцією на спалах тероризму у світі.

Однією із важливих подій стало створення постійної Групи експертів з авіаційної безпеки у 1987 році. Група працює над розробкою правил для надання допомоги країнам у запровадженні заходів щодо припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. У вересні 2005 року був створений Сектор співробітництва і розвитку у сфері авіаційної безпеки, його основним завданням було надання допомоги відповідно до нових технологій та програм фінансування авіаційної безпеки.

Іншою значною міжнародною неурядовою організацією, що здійснює регулювання діяльності цивільної авіації, є **Міжнародна асоціація повітряного транспорту – ІАТА** (далі – Асоціація) (англ. International Air Transport Association). Її виникнення обумовлювалося швидкими темпами зростання технічного прогресу та ролі міжнародного повітряного транспорту з перших днів 1945 року до першої нафтової кризи 1973 року [18].

Головною концепцією структури ІАТА є «Глобальний розвиток, регіональна доставка», відповідно до якої роль підрозділів головного офісу – стимулювати розробку глобальних стандартів, систем й інформаційно-пропагандистських концепцій, тоді як регіональні та державні бюро несуть відповідальність за їх реалізацію [18]. На відміну від ІСАО Асоціація виступає координатором та представником інтересів авіатранспортної галузі в таких областях, як забезпечення безпеки польотів, реалізація польотів, тарифна політика, техобслуговування, авіаційна безпека. Головна мета ІАТА – це сприяння авіакомпаніям у вирішенні таких питань: ціноутворення (міжнародні тарифи); регулювання міжнародних перевезень; юридичні та технічні проблеми; підготовка персоналу; авіаційна медицина [19]. Однак вона займається й розробкою міжнародних стандартів спільно з ІСАО.

**Європейська конференція цивільної авіації (далі – ЕСАС)** складається з 44 держав-членів, що включає майже всі європейські держави.

Як і інші регіональні міждержавні організації, вона виконує практично ті ж функції для цього регіону, що й ІКАО на всесвітньому рівні. Місією ЕКАК є стимулювання сталого розвитку безпечної, ефективної та стійкої європейської авіатранспортної системи. Погодимось з думкою В.Г. Афанасьєва, що тривалий досвід в авіаційних справах, членство й тісні зв'язки з Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО) дозволяють ЕСАС служити унікальним європейським форумом для обговорення всіх найважливіших проблем цивільної авіації [20].

Асоціативним органом ЕСАС є Навчальна організація об'єднаної авіаційної адміністрації (Joint Aviation Authority Training Organization JAATO), яка організовує і проводить курси навчання по безпеці авіації з урахуванням вимог Європейських правил і регулювання [21, с. 76].

Основна діяльність ЕСАС полягає в співробітництві між державами з питань транспорту в Європі. Зокрема: зовнішні зв'язки; безпека польотів; авіаційна безпека; екологія; економічні проблеми; пасажирський сервіс і здоров'я пасажирів; інтеграція повітряного транспорту; фінанси тощо. Цим пояснюється тісна співпраця ЕСАС з урядовими організаціями, регіональними організаціями, авіакомпаніями, аеропортами, виробниками повітряних суден, навчально-тренувальними організаціями.

У 1960 році підписання Міжнародної конвенції щодо співробітництва в галузі безпеки аеронавігації «Євроконтроль» започаткувало діяльність **Європейської організації із забезпечення безпеки аеронавігації (Євроконтролю)**. Відповідно до положень зазначеної конвенції Євроконтроль є суб'єктом права і в повному обсязі володіє правоздатністю, на яку мають право корпоративні організації згідно з національним законодавством держав, де розташовуються її представництва [22].

До складу організації входять: Постійна комісія із забезпечення безпеки аеронавігації та Агентства по безпеці повітряного руху.

Відповідно до ст. 5 зазначеної конвенції комісія є керівним та представницьким органом Євроконтролю і складається з представників

договірних сторін. Кожна договірنا сторона може мати двох представників, але лише один голос [22].

Основна мета цієї організації це заохочення до співпраці з національними військовими відомствами, здійснення заходів із монтування й експлуатації об'єктів, керування повітряним рухом у межах якого доручено сторонам згідно з міжнародними угодами.

**Африканську комісію цивільної авіації (AFCAS)** як спеціалізоване агентство африканських держав у галузі цивільної авіації включає в себе 41 державу. Її членом може стати будь-яка держава, що входить в Африканський Союз або член Економічної комісії ООН по Африці (далі – ЄКА). Діяльність AFCAS має правовий напрям, який включає в себе схвалення держав до підпису і ратифікації Нової Конституції AFCAS 2011 року; сприяння виконанню всіх резолюцій AFCAS; вимагання від держав-членів забезпечення цілісності, незалежності і прозорості AFCAS; сприяння підписанню і ратифікації африканським державами таких джерел міжнародного права, як Кейптаунські інструменти (2001 рік), Модернізована Римська конвенція (Монреаль, 2009 рік), Протокол про нові і виникаючі загрози цивільній авіації (Пекін, 2010 рік) тощо [23].

Ще однією організацією в цьому регіоні є **Agence pour la Securite dela Navigation an Afrique et a Madagascar** – Агентство по забезпеченню безпеки аеронавігації в Африці і на Мадагаскарі. Вона була створена в грудні 1959 року державами-колишніми колоніями, що підписали Сенегальську угоду про створення Агентства по забезпеченню безпеки аеронавігації молодих держав, що звільнилися від колоніальної залежності. Її початковою метою було об'єднання фінансових, матеріальних й інтелектуальних засобів щодо розвитку повітряного транспорту. Членами організації є 17 африканських держав і їх колишня метрополія – Франція [20, с. 83].

На латиноамериканському континенті вирішення питань співробітництва в галузі міжнародної цивільної авіації здійснюється на



міждержавному рівні в основному **Центральноамериканською організацією з обслуговування аеронавігації – Corporation Centro Americana de Servicios de Navigacion Aerea**. Її завдання полягає у безпосередньому забезпеченні відповідно до регіональних планів ІКАО управління повітряним рухом над територіями держав регіону. Свої послуги дана Організація надає не тільки державам-членам, а й зареєстрованим у ній юридичним особам, а також приватним особам, які мають їх громадянство і володіють літальними апаратами. Управління повітряним рухом СОСЕСНА здійснює на основі регламентів, що діють у контрольованому нею повітряному просторі [24].

Крім СОСЕСНА, у Латиноамериканському регіоні з 1973 р. діє **Латиноамериканська комісія цивільної авіації – Latin American Civil Aviation Commission**, утворена чотирнадцятьма розташованими в регіоні державами, включаючи центральноамериканські держави та Мексику. Основне завдання комісії полягає в координації діяльності повітряного транспорту країн-членів на основі збору, систематизації та поширення статистичної інформації про міжнародні повітряні сполучення в регіоні за пунктами відправлення, застосування в необхідних випадках відповідних санкцій [25, с. 370].

Розвитку співробітництва в галузі міжнародної цивільної авіації практично всіх країн Ліги арабських держав присвячена діяльність заснованої в 1965 році **Ради цивільної авіації країн цієї групи (Civil Aviation Council of Arab States)**. Її робота, яка ведеться в сесійному порядку (раз на рік), спрямована на забезпечення координації та обміну досвідом, вивченню міжнародних стандартів та рекомендованої практики ІКАО, організацію наукових досліджень у різних областях діяльності міжнародної цивільної авіації [21, с. 77].

Отже, ми можемо зробити висновки, що необхідність регулювання пасажирських та транспортних перевезень, забезпечення безпеки авіації, захист екології планети стало основою виникнення нормативно-правових

актів в сфері міжнародного повітряного права. Тому для забезпечення дієвості зазначених міжнародних норм було створено міжнародні організації цивільної авіації, яких на разі ми можемо нарахувати більше сорока.

Таким чином, у питаннях стабільної роботи міжнародної цивільної авіації, створення і розвитку норм міжнародного повітряного права значну роль відіграють міжнародні авіаційні організації, кількість яких щоденно зростає. Значну роль серед яких відіграє ІКАО. ІКАО сприяє розвитку співробітництва на субрегіональному, регіональному і глобальному рівнях. Основними завданнями ІКАО є розбудова та розвиток діяльності в сфері цивільної авіації із забезпеченням високого рівня безпеки польотів та авіаційної безпеки.

А також такі міжнародні організації, як Міжнародна асоціація повітряного транспорту – ІАТА, Європейська конференція цивільної авіації (ЕСАС), «Євроконтроль», і т. д.

Не менший вплив на діяльність цивільної авіації здійснюють регіональні міжнародні організації. До найбільш значних із них слід віднести такі: Африканську комісію цивільної авіації, Агентство по забезпеченню безпеки аеронавігації в Африці і на Мадагаскарі, Центральноамериканську організацію з обслуговування аеронавігації, Латиноамериканську комісію цивільної авіації, Раду цивільної авіації Арабських країн.

Урядові та неурядові міжнародні організації в межах своєї компетенції часто реалізують взаємодію з ІКАО. Вони забезпечують додержання в регіонах стандартів, що відносяться до діяльності цивільної авіації. А також ми можемо спостерігати, як зазначені організації здійснюють допомогу в тих питаннях, які виникають у ході діяльності міжнародної цивільної авіації через особливості того чи іншого регіону.

## РОЗДІЛ 2

### СИСТЕМА ОСНОВНИХ МІЖНАРОДНО – ПРАВОВИХ ДОГОВОРІВ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

#### **2.1. Механізми, передбачені Конвенцією про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряного судна в Токіо 1963 року**

На сьогоднішній день однією з найголовніших складових світової економіки є міжнародна цивільна авіація. Навіть не дивлячись на те що, авіаційна діяльність дотримується усіх встановлених стандартів безпеки, вона є найбільш уразлива до різних небезпечних загроз, а також при цьому сама є джерелом небезпеки для людини.

Тому безпека є однією з найголовніших елементів подальшого успішного розвитку авіації. Відповідно до змісту підпункту 2.1.1 Керівництва з авіаційної безпеки основним завданням держав у сфері безпеки міжнародної цивільної авіації, є забезпечення авіаційної безпеки. Тобто забезпечення безпеки пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, населення, повітряних суден, засобів і служб аеропорту від актів незаконного втручання на землі та в повітрі. [26]. Одним з найвідоміших видів актів незаконного втручання в діяльність авіації – захоплення або ж як ще трактується в деяких джерелах «угон» повітряних суден. Відповідно до ст. 11 Токійської конвенції, «незаконне захоплення повітряного судна» - означає, коли особа, що перебуває на борту, незаконно вчиняє (або готується вчинити), за допомогою насильства або загрози насильством, акт втручання, захоплення або іншим чином незаконно здійснює контроль над повітряним судном у польоті» [27].

Конвенційний механізм становить основу в міжнародно-правового механізму щодо регулювання актів незаконного втручання в діяльність міжнародної цивільної авіації. Основу цього механізму є три конвенції: Токійська 1963 р., Гаазька 1970 р. та Монреальська 1971 р., а також

Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, яка була прийнята в Монреалі на початку 1991 р.. Учасником усіх чотирьох договорів є і Україна.

Токійська Конвенція була підписана 14 вересня 1963 року та набрала чинності 4 грудня 1969 року.

21 грудня 1987 року була приєднана і Україна на підставі Указу Президії Верховної Ради УРСР.

В Токійській конвенції використовується термін „злочини та інші дії, вчинені на борту повітряного судна”, замість поняття „акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації” . Цей термін, має достатньо вузьке значення, через те що, стосується лише дій, що були вчинені на борту повітряного судна [11].

Одним із основних напрямків діяльності Конвенції було надання правової регламентації дій в разі викрадення повітряного судна. На далі застосування Конвенції на практиці продемонструвало випадки вживання деяких її положень не тільки до злочинів, що вчинені на борту повітряного судна, а й до інших правопорушень, які за своєрідним національним законодавством певних держав відносяться до більш нижчого рівня.

Стаття 1 конвенції, застосовується до кримінальних правопорушень та до дій, які, загрожують безпеці, підтриманню порядку чи дисципліни на борту повітряного судна, що вчиняються особами, які знаходяться на борту. Також Конвенція надає визначення «незаконного захоплення повітряного судна» та трактує його, як незаконний силовий вплив з метою керування повітряним судном чи підготовкою до такого, відповідно до ст. 12.

Положення конвенції згідно п. 2 ст. 5 підлягають застосуванню у тому випадку, коли:

- повітряне судно знаходиться в польоті (з моменту увімкнення двигунів до завершення пробігу по злітній смузі або відкриття та закриття всіх зовнішніх дверей;

- повітряне судно знаходиться в польоті на поверхні води у відкритому морі, або на поверхні, в межах території іншої держави.

Проте положення конвенції не будуть застосовуватись, якщо пункт відправлення та пункт призначення знаходяться в межах однієї держави (п. 1. ст. 5) [11].

Слід вказати, що для забезпечення безпеки повітряного судна, що перебуває в польоті Глава 3 «Повноваження командира повітряного судна», передбачає, що командир повітряного судна має право припинити кримінальні правопорушення чи інші небезпечні діяння, які загрожують безпеці цивільної авіації, якщо він має достатні підстави вважати, що особа вчинила або готується вчинити злочин на борту повітряного судна.

За допомогою застосування фізичної сили, залучення пасажирів (але ні в якому разі не примушення) та висадження особи, яка загрожує безпеці цивільного судна в будь-якій державі. З метою забезпечення безпеки цивільної авіації та у випадку вчинення небезпечних дій та захоплення повітряного судна, держави зобов'язані вжити всіх заходів для припинення захоплення повітряного судна (ст. 12) та прийняти на своїй території особу, яка вчиняла незаконні дії (ст. 13).

Конвенція зобов'язує держави проводити попереднє розслідування, ув'язнювати особу тільки у випадку вчинення нею угону повітряного судна, однак вказані дії можуть бути вжиті у відповідності до національного законодавства. Ці міри повинні застосовуватися протягом періоду, який необхідний для того, щоб розпочати кримінально-процесуальний процес або процес передачі підозрюваних осіб іншій державі. Якщо держава взяла особу під варту, вона повинна негайно повідомити державу реєстрації повітряного судна й державу, громадянином якого є затримана особа, про факт і причини затримки й про намір здійснити свою юрисдикцію (ст. 13). Що ж стосується інших правопорушень, то в конвенції відсутні обов'язки держави щодо розслідування таких випадків, проте закріплено, що таким особам має бути

забезпечено такий же рівень правового захисту, як і для громадянина держави, в якій така особа була висаджена.

Відповідно до п. 1. ст. 16. конвенції питання видачі можуть бути врегульовані між державами, які є учасниками конвенції:

- на підставі спеціального договору про видачу осіб, які вчинили кримінальні злочини;
- на підставі спеціального закону, який приймає держава імплементуючи при цьому положення п. 1. ст. 16 конвенції.

Також відповідно до п. 2 ст. 16 конвенція передбачає, що держави не зобов'язані видавати осіб, які вчинили дії, що загрожують безпеці цивільної авіації. Проте існує можливість їх передачі в країну місця реєстрації повітряного судна, на якому було вчинено протиправні дії.

Визначальним, з точки зору досконалості механізму переслідування та запобігання актам незаконного втручання, є положення ст. 2, в якій зазначено, що: «жодне положення цієї Конвенції не буде тлумачитися таким чином, щоб дозволяло чи зобов'язувало до будь-яких дій стосовно кримінальних правопорушень політичного характеру чи кримінальних правопорушень, які ґрунтуються на расовій дискримінації чи релігійній дискримінації». Тобто, якщо акт незаконного втручання вчинено саме через політичні, релігійні чи расові переконання, то держави в повній мірі звільняються від виконання зобов'язань за вказаною конвенцією.

Варто звернути увагу, на те що Токійська конвенція неодноразово критикувалася у міжнародній доктрині через те, що не встановлювала чіткого зобов'язання держав розслідувати чи видавати осіб, що вчинили протиправні дії, а також через відсутність в конвенції визнання, що угон повітряного судна є злочином, хоча конвенція була успішною саме у визначенні, що певні акти незаконного втручання є небезпечними для цивільної авіації, однак не встановлювала чіткого механізму розв'язання вказаних проблем [28]. Аналогічна точка зору зустрічається у вітчизняній

науці, де також вказувалося, що нечіткість конвенції вимагала подальшої роботи з її удосконалення [29].

Токійська конвенція 1963 року мала локальний характер, оскільки стосувалася, лише діянь, вчинених на борту повітряного судна, а також замість поняття „акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації ” в конвенції використовувався термін „злочини та інші дії, вчинені на борту повітряного судна”, який мав вузьке визначення.

На практиці під час застосування Токійської конвенції, було помічено, що деякі положення, які мають принципове значення залишились поза «увагою» правового регулювання. Тому 3 червня 1986 року на 6-му засіданні 148 сесії Рада ІКАО додала в загальну програму роботи юридичного комітету питання: «Акти або правопорушення, що викликають стурбованість міжнародного авіаційного співтовариства, але не підпадають під дію існуючих документів повітряного права » [30].

Про те що необхідно зайнятись усуненням прогалин в міжнародному повітряному праві у зв'язку з ростом кількості випадків, які пов'язані з протиправними діями, неодноразово висловлювалася також Міжнародна асоціація повітряного транспорту.Юридичний комітет підтримав цю ініціативу, і у вересні 2009 р в ході 34 сесії Юридичного комітету було прийнято рішення заснувати робочу групу по цій проблемі.

Оскільки, основу джерел міжнародного права у цій сфері становить Токійська конвенція 1963 року, всі наступні дії були направлені на те, щоб положення Конвенції можна було застосувати на практиці, на відповідність процедур правозастосування, чіткого визначення повноважень командира повітряного судна в частині припинення протиправних дій і т.д. Ці питання входили в розгляд Спеціального підкомітету Юридичного комітету для розгляду Токійської конвенції з особливим акцентом на недисциплінованих пасажирів [30].

Це питання підіймається через те, що немає належної юрисдикції. Конвенція наділяє юрисдикцією державу реєстрації цивільного повітряного

судна і дозволяє багатьом особам, які порушують правила поведінки на борту повітряного судна, уникнути відповідальності навіть у тих випадках, коли порушується план польоту чи здійснюється посадка на незапланований аеродром а інше.

Тому що ж потрібно зробити для того, щоб покарання було неминучим?

Беручи до уваги те, що держава реєстрації повітряного судна може не збігатись з державою, яка використовує це судно, а також те що держави по різному трактують поняття «юридичної відповідальності», потрібно змінити деякі положення в Токійській конвенції шляхом надання юрисдикції тієї держави, де цивільне повітряне судно було змушене сісти для висадки пасажирів, що створює загрозу на повітряному судні. Одна з останніх оцінок такого підходу міститься в матеріалах Міжнародної конференції з повітряного права (26 березня - 4 квітня 2014 року Монреаль (Doc 10034) [31].

Тому, проаналізувавши Токійську конвенцію, варто звернути увагу на такі аспекти:

- конвенція визначає, що незаконні акти, незалежно від того чи є вони злочинами чи ні, в тому числі, угон повітряного судна, загрожують безпеці цивільної авіації;
- єдиний міжнародний документ, що містить спеціальну главу про повноваження командира повітряного судна по вживанню заходів примусу відносно будь-якої особи, якщо в командира є розумні підстави думати, що вона вчинила або готується вчинити протиправні дії;
- командир може попросити допомоги членів екіпажу і пасажирів, але ні в якому разі не вимагати. Члени екіпажа й пасажирів можуть самостійно вжити певних заходів, якщо вони мають розумні підстави вважати, що такі дії необхідні для забезпечення безпеки;



- держави-учасники конвенції зобов'язані встановлювати в національному законодавстві положення, за якими командир повітряного судна має повноваження припиняти акти незаконного втручання;
- у випадку захоплення повітряного судна держави зобов'язані припиняти акти незаконного втручання, однак відсутнє зобов'язання розслідувати та видавати осіб, які вчинили акти незаконного втручання;
- угон судна не визнано кримінальним злочином.

## **2.2 Механізми, передбачені Конвенцією про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден в Гаазі 1970 року**

Наприкінці 1960-х рр. значно зросла кількість інцидентів незаконного захоплення повітряних суден: в 1968 р відбулось 33 таких випадків, а в 1969 - 915. Тому враховуючи недійсність Токійської конвенції 1963 року, щодо правового регулювання протидії незаконним захопленням повітряних суден та зростання нових випадків повітряного тероризму, призвело до того що ІКАО розпочало роботу по розробці нових правових заходів по боротьбі з такими актами.

Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (англ. Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft) - стала удосконаленням Токійської конвенції і була прийнята на конференції з повітряного права 16 грудня 1970 року в Гаазі. Набула чинності 14 жовтня 1971 року, і була ратифікована 10 державами.

Ця конвенція є багатосторонню інтернаціональною угодою, яка направлена на боротьбу з повітряним тероризмом, який здійснюється за допомогою захоплення повітряних суден. А також є однією з основних конвенцій у протидії міжнародному тероризму.

В преамбулі конвенції вказано: «... акти незаконного захоплення або здійснення контролю над повітряним судном, яке знаходиться в польоті, загрожують безпеці осіб та майна, серйозно порушують повітряне

сполучення та підривають довіру народів світу в безпеку цивільної авіації» [32].

Деякі юристи вважають, що Токійська конвенція 1963 року та її удосконалена версія у вигляді Гаазької конвенції 1970 року, фактично не містять визначення терміна "незаконне захоплення повітряного судна". Вони обмежуються лише переліком критеріїв, на основі яких можна кваліфікувати захоплення повітряного судна протиправне діяння, але ніде в тексті Конвенцій не розкривається саме поняття "захоплення повітряного судна" [33].

Інші юристи вважають, що в положеннях, які передбачені в Конвенціях є доволі повноцінний перелік критеріїв, в певній мірі є прикладом, що може бути імплементований без змін в національне кримінальне законодавство держав [34].

Стаття 1 конвенції передбачає, що міжнародним злочином є - незаконне захоплення чи контроль з допомогою насилля повітряного судна в польоті (з моменту закриття до моменту відкриття всіх зовнішніх дверей), спроба вчинити таку дію чи співучасть. Положення застосовується в тому випадку, коли місце відправлення чи місце фактичного приземлення знаходиться в інших державах, ніж держава реєстрації повітряного судна [12].

Відповідно до статті 9 конвенції, в разі незаконного захоплення повітряного судна, держави миттєво повинні застосувати всі необхідні міри, які спрямовані на припинення незаконного захоплення повітряного судна та найскорішого відновлення контролю над ним [12]. Способи та межі незаконного захоплення повітряного судна не визначено конвенцією.

Проте аналізуючи статтю 9, можна зробити висновки що, відповідно до її положень держави зобов'язуються прийняти в національне законодавство норми, які б регулювали діяльність певних державних органів на дотримання зобов'язань, які передбачені в ст. 9 конвенції.

Стаття 2 конвенції зобов'язує держави застосувати суворі заходи покарання в разі актів незаконного втручання.

Згідно з статтею 4 конвенції встановлено зобов'язання, відповідно до яких держави-учасниці повинні вжити всіх заходів необхідних для встановлення юрисдикції над розслідуванням, а саме:

- а) на державу реєстрації повітряного судна;
- б) на державу місця посадки повітряного судна;
- в) на державу-орендаря повітряного судна;
- г) на державу, на території якої знаходиться підозрюваний злочинець, однак вона його не видає [12].

Але положення Гаазької конвенції, не передбачають, які саме заходи повинні бути вживані державою, лише вказано те, що вони мають бути передбачені в національному законодавстві. Держави повинні взяти під варту або вжити інших заходів щодо злочинця або особи, підозрюваної у вчиненні злочину, для забезпечення його присутності. При цьому держава зобов'язана забезпечити право на захист такої особи. Це передбачено у ст. 6.

Відповідно до ст. 7, конвенція зобов'язує державу або прийняти рішення про видачу особи, яка вчинила АНВ, або передати справу на розслідування своїм компетентним органам (ст. 7). Але при цьому видача здійснюється на підставі конвенції або держава зобов'язана в міжнародних договорах вказати незаконне захоплення повітряного судна, яке є екстрадиційним (ст. 8) [12]. Держави зобов'язані надавати найбільшу правову допомогу у розслідуванні (ст. 10) і негайно повідомляти ІКАО про випадки захоплення повітряних суден (ст. 11) [12].

У доктрині відзначалося, що в цілому вказана конвенція є одним із найзначніших досягнень у питанні, що стосується передбачення та запобігання захопленню повітряних суден, у ній було зібрано чіткі зобов'язання держав, окрема увага була відведена тому, що процедури кримінального переслідування в різних державах різняться, тому держави –

не можуть досягнути однакового вирішення у питаннях притягнення осіб до відповідальності [35].

Відповідно до ст. 7 Статуту ООН основними органами ООН є: Генеральна Асамблея, Рада Безпеки, Економічна та Соціальна Рада, Рада з Опіки, Міжнародний суд та Секретаріат [36].

За Статутом ООН, Рада Безпеки наділена правами застосовувати всі заходи, що необхідні для запобігання можливої небезпеки і навіть тоді, коли вони виникають у випадку збройного нападу, тобто агресії.

Рада Безпеки ООН вповноважена встановлювати факти у разі серйозного порушення норм міжнародного права та розробляти заходи, які мають бути вжиті для функціонування стабільного становища. Наприклад, Резолюція РБ 660 (1990), встановила, що Ірак порушив зобов'язання з підтримання миру та безпеки, здійснивши агресію в Кувейт, та відповідно вимагалось негайно припинити агресію [37], а згодом, Резолюцією РБ 686 (1991) було зобов'язано Ірак визнати відповідальність за збитки, шкоду та пошкодження щодо Кувейту та третіх держав та їх громадян та компаній, які були спричинені вторгненням та незаконною окупацією [38]. У даній справі Рада Безпеки змогла зобов'язати державу - агресора( в даному випадку Ірак) понести міжнародно-правову відповідальність, що і передбачено у Монреальській конвенції.

21 січня 1992 р. Радою Безпеки, шляхом прийняття Резолюції 731 (1992) було засуджено випадки у яких у міжнародному тероризмі прямо чи опосередковано приймали участь держави, при цьому закликавши Лівію до співпраці з іншими державами у питаннях стосовно розслідування та покарання осіб, які підривали цивільне повітряного судно компанії “Пан-Америкен” в польоті, що виконувало рейс-103, над містом Локербі (Шотландія) 21 грудня 1988 р. [39]. На основі цієї Резолюції Рада Безпеки змогла застосувати положення, щодо зменшення, а згодом зупинення порушення Лівією міжнародних зобов'язань, щодо видачі та покарання осіб, які вчинили АНВ у діяльність цивільної авіації, які закріплені

Монреальською конвенцією 1971 р. Проте, Лівія звернулася до Міжнародного Суду ООН з проханням вжити тимчасові заходи та зупинити дію Резолюції Ради Безпеки, оскільки не визнавала своєї провини.

Але під час застосування на практиці, такі дії Ради Безпеки ООН були піддані критиці, оскільки за змістом Монреальської конвенції Лівія не порушувала своїх зобов'язань, а тому такий спосіб імплементації міжнародної відповідальності навряд чи є найкращим для подальшого використання [40]. Тому Монреальська конвенція не в повній мірі розкриває питання, яке стосується міжнародної відповідальності.

Таким чином, Гаазька конвенція:

- деталізувала механізм правових наслідків незаконного захоплення повітряних суден, започаткованих Токійською конвенцією;
- покладає на держави обов'язок: відновити контроль над захопленим повітряним судном, переслідувати в порядку кримінального законодавства особу, яка вчинила захоплення повітряного судна, готувалася до такого чи була посібником, а у випадку відмови держави переслідувати особу, що вчинила захоплення повітряного судна, у такої держави виникає обов'язок видати особу, що вчинила захоплення, іншій державі, у спосіб, передбачений національним законодавством, яке на підставі вказаної конвенції держави-учасники були зобов'язані ухвалити;
- встановлює процесуальні міри, які можуть приймати держави : взяття під варту, розслідування фактів, забезпечення затриманій особі права на зустріч із представником держави його громадянства, повідомлення держави реєстрації судна й інші держав про факт і причини затримки;
- варто приділити увагу статті 7 конвенції, оскільки вона передбачає, що якщо держава не видає злочинця іншій державі, вона зобов'язана передати справу своїм компетентним органам для карного переслідування. Ці органи ухвалюють рішення щодо справи відповідно до національного законодавства.

На мою думку суттєвим недоліком конвенції, є те що в ній не передбачено, які саме заходи повинні бути вживані державою для забезпечення безпеки, хоча й вони мають бути передбачені в національним законодавством. А також те, що конвенція не стосується жодних інших актів ( які передбачені в Токійській конвенції ) , що загрожують безпеці цивільної авіації.

### **2.3 Механізми, передбачені Конвенцією про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, призначена для запобігання і попередження актів саботажу і насильства, спрямованих проти будь-якого конкретного повітряного судна в Монреалі 1971 року**

Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації – це міжнародна Конвенція, головна мета якої припинення злочинів, що становлять загрозу безпеці польотів цивільної авіації. Конвенція була підписана в Монреалі 23 вересня 1971 року. 26 січня 1973 року Україна ратифікувала її.

У преамбулі конвенції визнано, що АНВ в безпеку цивільної авіації завдають значної шкоди та впливають на довіру до цивільної авіації. Тому для того щоб запобігти та попередити це, держави визнали те, що необхідно вживати заходи щодо покарання осіб, які вчинили такі дії [41] .

Монреальська конвенція стала певним доповненням статі 1 Токійської конвенції 1963 року. Оскільки відповідно до статті 1 Монреальської конвенції кримінальними злочинами визнано будь-які дії, спроби вчинення чи співучасть у вчиненні таких дій, а саме:

- акт насилля стосовно іншої особи на борту повітряного судна,
- руйнування чи пошкодження повітряного судна,
- поміщення на повітряне судно речовини, яка може пошкодити повітряне судно,

- пошкодження аеронавігаційного обладнання чи втручання в його роботу та повідомлення завідомо неправдивих відомостей, що може загрожувати безпеці цивільного повітряного судна, що експлуатується. Відповідно до статті 2, судно перебуває в експлуатації з моменту передполітної підготовки судна наземним персоналом до закінчення двадцяти чотирьох годин після будь-якої посадки [41].

Оскільки основна мета конвенції – це покарання осіб, які вчинили протиправні дії проти безпеки цивільної авіації, тому у Монреальській конвенції наведено перелік зобов'язань держав щодо покарання.

Прикладом таких обов'язків, є стаття 3, 5 та 6:

- вказано, що держави зобов'язуються до таких осіб застосовувати суворі заходи покарання (ст. 3), при цьому держава має можливість встановити юрисдикцію над злочинами, що відносяться до акту незаконного втручання у випадку, якщо договірна держава відмовляється від видачі злочинця (ст. 5), а також у випадках, які перелічені в Токійській конвенції;

- держава зобов'язана взяти під варту або вжити інших заходів стосовно злочинця або підозрюваного у вчиненні злочину, для забезпечення його присутності, під час проведення попереднього розслідування чи видачі особи. Це здійснюється у відповідності до вимог національного законодавства держави. (п. 1 ст. 6.);

- держава зобов'язана негайно провести попереднє розслідування фактів щодо АНВ (п. 2. ст. 6);

- держава повинна сприяти в встановленні контакту особи, яка підозрюється з представником Держави, громадянином якої вона є (п.3 ст.6)

- на державу також покладено обов'язок забезпечити особі, яка вчинила АНВ, право на захист та обов'язок повідомити всі зацікавлені держави у розслідуванні АНВ (п. 4. ст. 6.) [41].

У разі якщо на території держави, перебуває підозрюваний у вчиненні злочину, вона зобов'язанна передати справу державним компетентним органам і здійснити кримінальне переслідування такої особи у порядку, який

передбачено національним законодавством для злочинів серйозного характеру, це передбачено в статті 7 конвенції.

В статті 8 передбачено, що видача особи, яка підозрюється, може бути здійснена або на підставі положень конвенції, або держави зобов'язані включити відповідні положення в договори про видачу, або відповідно змінити положення внутрішнього законодавства, в яких визначити, що акти незаконного втручання є злочинами, які передбачають видачу (екстрадицію). Виконання цих положень передбачено в статті 11 конвенції. Вона передбачає, що держави зобов'язані докладати всіх правових зусиль під час кримінально-процесуальних дій щодо осіб, які вчинили акти незаконного втручання.

Важливим аспектом є те, що в Монреальській конвенції вперше передбачено зобов'язання договірних держав. Вони повинні вчиняти всі можливі дії, які передбачені міжнародним та національним правом, з метою запобігання злочинам, передбачених у конвенції (п. 1. ст. 10).

Таким чином, ми можемо зробити висновки, що у Монреальській конвенції:

- передбачено основну мету конвенції: притягнення до суворого покарання осіб, які вчинили АНВ;

- визначено дії, які є актами незаконного втручання, що доповнили перелік передбачений в ст. 1 Токійської конвенції в частині визначення та водночас закріпила, що акти незаконного втручання є злочинами;

- у конвенції нормативно закріплено зобов'язання держав щодо попереднього розслідування актів незаконного втручання та передбачено притягнення до відповідальності осіб, які вчинили акт незаконного втручання саме як за важкий злочин. У конвенції передбачено, якщо раптом держава не вчинила дій, які спрямовані на притягнення до кримінальної відповідальності, вона повинна видати підозрюваного у вчиненні акта незаконного втручання;



- вперше зобов'язала держави запобігати актам незаконного втручання всіма можливими заходами, що передбачені міжнародним та національним правом.

#### **2.4 Механізми, передбачені Конвенцією про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, яка була прийнята в Монреалі на початку 1991 р.**

Конвенція про маркування пластикових вибухових речовин з метою їх виявлення, підписана 1 березня 1991 року, набрала чинності для України 17 травня 1999 року [42].

У преамбулі конвенції визначено, через те що держави занепокоєні випадками тероризму та їх наслідками і оскільки для вчинення таких актів використовуються відповідні пластикові вибухові речовини, виникла нагальна потреба в маркуванні таких засобів з метою спрощення їх ідентифікування [43]. Відповідно до ст. 2 цієї Конвенції, всі держави зобов'язані застосувати необхідні та ефективні заходи щодо заборони та запобігання виготовлення на їх території немаркованих вибухових речовин, у тому числі ввезення на їх територію та вивезення таких речовин (ст. 3).

Також згідно з статтею 4 цієї Конвенції, держави повинні здійснювати контроль за обігом та передачею вказаних речовин, або помітити їх, додавши відповідні, наведені у додатку речовини, або знищити та не використовувати у спосіб, який суперечить положенням вказаної конвенції.

В статті 5, передбачено те що держави засновують Міжнародну технічну комісію з вибухових речовин із фахівців з досвідом у питаннях щодо виготовлення чи виявлення вибухових речовин або проведення відповідних дослідних розробок, для слідкування за належністю виконання вказаних обов'язків.

Тому беручи до уваги текст конвенції можемо побачити, що її положення зобов'язують держави:

- припинити виробництво немаркованих пластикових вибухових речовин;

- здійснювати ефективний контроль за ними;

- речовини, попередньо вироблені до набрання чинності конвенції, або належно промаркувати, або знищити.

До Конвенції додається технічний додаток, який містить опис вибухових речовин, до яких застосовується Конвенція, і список речовин, які можуть бути використані для «маркування» вибухових речовин. У міру необхідності в додаток вноситимуться зміни, викликані технічним прогресом у сфері виробництва, маркування та виявлення вибухових речовин.

Ухвалення вказаної конвенції стало наслідком трагічної події – це була реакція міжнародної спільноти на підриг літака компанії «Пан Америка» 21 грудня 1988 року (рейс 103) над м. Локербі (Шотландія).

Вибух Boeing 747 над Локербі - велика авіаційна катастрофа в результаті теракту, що відбулася в середу 21 грудня 1988 року. Авіалайнер Boeing 747-121 авіакомпанії «Pan American» здійснював плановий міжконтинентальний рейс PA103 за маршрутом Франкфурт-на-Майні-Лондон-Нью-Йорк-Детройт, але через 58 хвилин після вильоту з Лондона в його вантажному відсіку в носовій частині стався вибух пластичної вибухівки Семтекс, знищив літак; палаючі уламки лайнера впали на місто Локербі (Шотландія). У катастрофі загинули 270 осіб - всі, хто був на борту літака 259 осіб (243 пасажери і 16 членів екіпажу) і 11 чоловік на землі.

3 березня 1992 року Лівія представила Секретарю Суду заяву про порушення справи проти Сполучених Штатів у відношенні «спору між Лівією і Сполученими Штатами з питання про тлумачення та застосування Монреальської конвенції »від 23 вересня 1971 року про боротьбі з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (надалі іменується «Монреальська конвенція»). У заяві мова: йшла про знищення 21 грудня 1988 року над Локербі (Шотландія) літака авіакомпанії «Пан Америкен», який слідував рейсом № 103, і про висунуті одним з окружних

судів Сполучених Штатів в листопаді 1991 року звинуваченнях проти двох лівійських громадян, які підозрювалися в тому, що вони підклали в цей літак бомбу, яка вибухнула, внаслідок чого літак розбився. Для заснування юрисдикції в заяві робилося посилення на пункт 1 статті 14 Монреальської конвенції.

В результаті Суд приходить до висновку, згідно з яким думки сторін розбігаються у питанні про те, чи підпадає факт знищення над Локербі літака компанії «Пан Америкен» під дію Монреальської конвенції. Отже, між сторонами існує спір про правовий режим, що застосовується до даної події. На думку Суду, цей спір стосується тлумачення і застосування Монреальської конвенції та відповідно до пункту 1 статті 14 цієї Конвенції підпадає під юрисдикцію Суду.

З урахуванням вищевикладеного Суд приходить до висновку про те, що заперечення з питань юрисдикції, висунуте Сполученими Штатами на підставі передбачуваного відсутності спору між сторонами щодо тлумачення і застосування Монреальської конвенції, має бути відхилено і що Суд має юрисдикцію заслуховувати суперечки між Лівією і Сполученими Штатами щодо тлумачення і застосування положень цієї Конвенції. [44].

В результаті цього Рада Безпеки ООН ухвалила Резолюцію 635, якою зобов'язала ІКАО інтенсифікувати роботу над міжнародним договором про заборону виробництва немаркованих пластикових вибухових речовин, хоча професор Мільде вказував: «...ця конвенція не є панацеєю, а лише кроком у мозаїці загального правового регулювання» [45].

Беручи до уваги вище сказане, можемо підвести підсумки:

- згідно Конвенції, держави-учасниці зобов'язанні вживати заходів щодо заборони і запобігання несанкціонованого виготовлення, експорту, імпорту немаркованих пластичних вибухових речовин;
- держави зобов'язані знищувати всі запаси небезпечних речовин, якщо вони є;

- до Конвенції додається технічний додаток, який містить опис вибухових речовин;

- з метою слідкування за належністю виконання вказаних обов'язків, держави засновують Міжнародну технічну комісію;

- ухвалення вказаної конвенції стало наслідком трагічної події, в результаті цього Рада Безпеки ООН ухвалила Резолюцію, якою зобов'язала ІКАО розробити міжнародний договір про заборону виробництва немаркованих пластикових вибухових речовин.

Що стосується застосування Конвенцій: Токійської, Гаазької і Монреальської то вони не застосовуються щодо військових, поліцейських і митних суден: такі судна, за визначенням Чиказької конвенції, відносяться до державних повітряних суден. Вирішення питань застосування і юрисдикції посідає важливе місце в цих Конвенціях, оскільки питання стосовно видачі і покарання злочинця, окрім держави реєстрації повітряного судна, позитивну сторону має держава, в якій відбулося приземлення повітряного судна.

Положення Токійської конвенції виявились малоефективними, оскільки не передбачають покарання за акти незаконного захоплення повітряних суден та видачі осіб, що їх здійснили, тому було розроблено Гаазьку і Монреальську конвенції. Вони передбачили можливість, за здійснення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, видачу і суворе покарання злочинця.

Згідно з Гаазькою і Монреальською конвенціями, юрисдикцію злочинів, можуть здійснювати:

- держава в якій зареєстровано повітряне судно;
- держава основного місця діяльності або держава в якій перебуває орендар;

- держава, в якій відбулося приземлення повітряного судна, на борту якого відбувся злочин та держава на території якої перебуває злочинець.

Принцип щодо обов'язкової видачі особи, яка перебуває під підозрою стосовно здійснення акту незаконного втручання в діяльність цивільної

авіації, не було закріплено в жодному міжнародному документі, суттєво вплинув на ефективність боротьби з цими тяжкими злочинами міжнародного характеру. Право політичного притулку також залишило свій слід на даному питанні. Протягом останніх років на практиці спостерігається видача злочинців державами. Більшість країн прийняли спеціальні закони, що стосується покарання осіб, які вчинили угон повітряного судна.

Так, за угон чи незаконне захоплення повітряного судна законодавство:

- України (ст. 278 Кримінального кодексу) - передбачає позбавлення волі від 3 до 15 років Кримінальний Кодекс України [46];
- Австрії - від 10 до 20 років або довічне ув'язнення [47];
- США - штраф 10 тис. дол., або тюремне ув'язнення до 20 років (можуть призначатися обидва покарання одночасно) і в особливих випадках - смертна кара [48];
- Японії - від 7 років позбавлення волі до смертної кари [49];
- ФРН - від 1 року тюрми до пожиттєвого ув'язнення [50];
- Швейцарії - до 10 років тюрми [51];
- Росії - від 3 до 15 років позбавлення волі [52].

Підводячи підсумок, ми приходимо до висновку, що основу для міжнародного співробітництва між державами у боротьбі з актами незаконного втручання у сфері безпеки цивільної авіації є: Токійська, Гаазька та Монреальська конвенції.

Вищезазначені конвенції передбачають, що акти незаконного втручання, які загрожують безпеці цивільної авіації, є кримінальними правопорушеннями, що підлягають розслідуванню, а за їх вчинення виникає відповідальність, що відповідає тяжкості злочину. В разі, якщо держава відмовляється від де розслідування, вона зобов'язана видати особу, яка вчинила або підозрюється у вчиненні такого злочину іншим зацікавленим у цій справі державі. Тому ці конвенції зобов'язали держави видати відповідні внутрішні норми, що регулювали б це питання.

Згодом їх доповнили: Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреальський протокол), Міжнародна конвенція про боротьбу з фінансуванням тероризму, Конвенцією про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення. Ці документи доповнили вищезазначені конвенції, щодо зобов'язання запобігати актам незаконного втручання.

Також у конвенціях не передбачено перелік зобов'язань, щодо співпраці держав в розслідуванні і запобіганні актам незаконного втручання та не вимагає прийняття певних правових норм і залежить від поведінки держави, але, зокрема, і не перешкоджає запровадженню національних правових норм, наприклад екстрадиції і ін.

### РОЗДІЛ 3

## ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ НОРМ В СФЕРІ ПОВІТРЯНОГО ТЕРОРИЗМУ

Сучасний тероризм є великою проблемою й потужною руйнівною силою, для боротьби з якою вже недостатньо спеціальних антитерористичних підрозділів, тому в деяких країнах, зокрема й в Україні, для його припинення та подолання можуть залучатися збройні сили. Розробкою єдиного підходу до розв'язання проблеми тероризму займаються уряди різних держав світу, однак поряд зі значними успіхами в цьому питанні (прийняття міжнародних угод, певні зміни в національних законодавствах), ще залишаються проблеми у здійсненні практичних заходів боротьби з ним. Особливою проблемою складної системи боротьби з міжнародним тероризмом є складна проблема боротьби з повітряним тероризмом.

Під час застосування положень Гаазької та Монреальської конвенцій на практиці, було виявлено достатньо значну лазівку про екстрадицію, що викликало сумніви, щодо їх ефективності. Оскільки ці документи фактично не працюють, якщо злочин вчинили не окремі особи, а держави або якщо злочин вчинено за підтримки держави.

Прикладом цього, є справа про вибух повітряного судна Boeing 747 авіакомпанії "Pan American World Airways" ("Pan Am") в районі м Локербі (Шотландія) 21 грудня 1988 року.

В цій катастрофі загинуло 256 осіб, які перебували на борту, а також 11 осіб на землі. Під час розслідування вдалось з'ясувати, що на повітряному судні, громадянами Лівії, які були співробітниками лівійських спецслужб і отримували вказівки про вибух літака від чиновників Уряду Лівії було розміщено вибуховий пристрій, тому фактично Лівія виступила співучасником злочину [53].

Після того, як було встановлено осіб, що підозрюються у вчиненні цього злочину, 27 листопада 1991 р.- США і Шотландія, подали спільну

заяву, в якій вимагали від Лівії видати даних осіб, і направили Лівії запит про видачу цих осіб. Обов'язковість виконання даних запитів підтвердила Рада безпеки ООН в Резолюції 731 (1992) від 21 січня 1992 р. [54].

Оскільки, в положеннях Гаазької та Монреальської конвенціях не передбачено прямої заборони, що стосується видачі власних громадян, то держави самостійно приймають рішення щодо розгляду даних конвенцій в якості підстави видачі власних громадян та громадян інших держав. Лівія відмовилась від видачі свої громадян, обґрунтувавши це тим, що в момент вчинення злочину у неї були відсутні двосторонні угоди про видачу осіб із США, і з Шотландією.

Беручи до уваги ст. 7, 8 Монреальської конвенції 1971 р. в ній зазначено, що якщо двосторонні угоди відсутні щодо видачі осіб, то держава вирішує питання про видачу самостійно (відповідно до свого внутрішнього законодавства). Лівія передала цю справу своїм правоохоронним органам, при цьому діяла в повній відповідності з положеннями Монреальської конвенції 1971 р. А також важливим аспектом є те, що національне законодавство Лівії забороняє видачу власних громадян.

3 березня 1992 р. – Лівія подала позов до Міжнародного суду ООН проти Шотландії і США, для того щоб її дії були визнано правомірними відповідно до Монреальської конвенції 1971р.

Однак через те, що обвинуваченими були лівійські державні службовці, Рада безпеки ООН 31 березня 1992 року прийняла резолюцію 748 (1992) 1, в якій зобов'язав Лівію виконати вимоги США і Великобританії про видачу злочинців і ввела санкції проти Лівії на підставі глави VII Статуту ООН. 14 квітня 1992 р Міжнародний суд ООН також підтвердив необхідність виконання Лівією резолюцій Ради безпеки ООН [55].

27 лютого 1998 р Міжнародний суд ООН виніс рішення, в якому встановив, що, оскільки Лівія є членом ООН і відповідно до ст. 25 Статуту ООН члени Організації погоджуються, відповідно до Статуту, підкорятися рішенням Ради Безпеки і виконувати їх, Лівія повинна виконати вимогу Ради



безпеки ООН і видати обвинувачених в скоєнні злочину осіб. Суд також зазначив, що він не буде більше розглядати доводи Лівії, засновані на положеннях Монреальської Конвенції 1971 р. [56].

В 1999 р. – Лівія видала своїх громадян, що підозрювались у вчиненні злочину, але за умови, що суд відбудеться на нейтральній території.

Тому, 5 квітня 1999 р. підозрювані були видані шотландській поліції в місті Утрехті (Нідерланди). 31 січня 2001 р. судом, який спеціально створили для розгляду даної справи, виніс рішення щодо обвинувачуваних: один із них був засуджений до довічного ув'язнення, а інший був виправданий.

9 вересня 2003 було припинено розгляд справи в Міжнародному суді ООН.

Таким чином, "справа Локербі" стала прикладом того, що існуючі міжнародно - правові засоби не є ефективними для реалізації юрисдикційних прав держав. Юристи зазначають, що ситуація в підсумку була вирішена політичними, а не правовими засобами, і фактично вимоги резолюцій Ради безпеки ООН в сфері авіаційної безпеки можуть конкурувати з положеннями міжнародних договорів [57].

Не можна не погодитись з думкою Дж. Хуанга, який зазначив, що дані події є основою для утворення ризиків повторного притягнення до відповідальності за один і той самий злочин.

Так, в Монреальській конвенції 1971 р не вирішена проблема конкуренції юрисдикцій, і ця обставина сама по собі тягне ризик подвійної відповідальності. У ст. 7 Конвенції зазначено, що правило "видай або суди" застосовується тільки щодо "передбачуваного злочинця". Так як на думку Дж. Хуанга, якщо дана особа вже була засуджена в будь-якій державі, вона не повинна видавати його за запитом іншої держави. Однак в разі, коли резолюції Ради безпеки ООН, що передбачають безумовну видачу обвинувачених, мають переважну юридичну силу, ці контрактні положення не застосовуються.

В "справі Локербі" повторного залучення до відповідальності допущено не було, але в принципі такий ризик не виключений. Даний ризик особливо очевидний у випадках, коли в державі, що встановила і здійснила свою юрисдикцію щодо будь-якої особи, вона була виправдана або в його відношенні було винесено м'який вирок.

Події 11 вересня 2001 р. набули всесвітнього відлуння, коли відбулася серія скоординованих терористичних атак ісламістської організації «Аль-Каїда», за допомогою захоплених пасажирських літаків. Унаслідок нападу загинуло 2 996 осіб, більше 6 000 осіб отримали поранення. Існує припущення, що кількість жертв горезвісного теракту могла бути меншою, якби літак, захоплений терористами, було знищений засобами протиправно-повітряної оборони (ППО) США [58].

Після трагедії, США та інші держави (і Україна також) підняли питання про зміну законодавчої бази, за якими дозволяється знищення цивільних літаків з пасажирами на борту, захоплених терористами.

19 вересня 2001 року генеральний прокурор США Дж. Ешкрофт розробив новий закон про боротьбу з тероризмом, відомий як Патріотичний закон (повна назва закону США «“Закон про об'єднання та зміцнення Америки через надання належних засобів, необхідних для запобігання та протидії тероризму»). Після прийняття нового закону 26 жовтня 2001 р. Буш наполягав на тому, щоб закон викривав і карав терористів, допоки вони завдадуть удару самі, що збігається із основним (превентивним) завданням стратегії внутрішньої безпеки, яка була оприлюднена в липні 2002 року [59, с. 87]. Відразу після його прийняття Дж. Ешкрофт надав повноваження всім правоохоронним органам виконувати закон, наголошуючи, що закон базується на двох основних принципах: пильне спостереження та негайне переслідування і нагляд за терористами [60].

Варто звернути увагу на те що новий закон фактично без обговорення був прийнятий в рекордно короткі строки переважною більшістю обох палат Конгресу (у сенаті – лише один голос проти). Автори монографії "Тероризм і

Конституція" так характеризують атмосферу навколо прийняття Патріотичного закону: "Дж. Ешкрофт, його основний прихильник, здійснював надзвичайний тиск, зокрема погрожуючи конгресменам, що кров жертв майбутніх терактів буде на їхніх руках, якщо вони не впровадять пропозиції адміністрації" [61, с. 151 ].

Для Сполучених Штатів захоплені терористами літаки вважаються небезпечною зброєю, яку необхідно знищувати доти, поки вони не заподіють ще більшої шкоди. Програми навчання американських льотчиків-винищувачів включали вправи з відпрацювання використання зброї на пасажирських літаках в разі терористичних атак. Незважаючи на те, що така підготовка пілотів має місце, офіційного закону немає, схожий закон був прийнятий Бундестагом Німеччини в 2004 році (пізніше, в 2006 році, цей закон був визнаний неконституційним Федеральним Конституційним судом). [62].

Є держави, які дотримуються підходу США щодо запобігання терористичним актам щодо захопленими повітряного судна(включаючи Чехію, Францію, Угорщину, Італію, Великобританію). У деяких країнах існують більш жорсткі правила. В Індії прийнято закон, що дозволяє військовим знищувати викрадений терористичний літак, якщо беззастережне підтвердження терористів має намір використовувати його як потужну зброю [62].

У Росії після низки авіаударів було прийнято Закон «Про боротьбу з тероризмом», який створив правову основу для підрозділів ППО для знищення цивільних літаків, які захоплені терористами. Подібні правові акти прийняті в нашій країні [63,64].

Щоб уникнути серйозних жертв серед цивільного населення, деякі держави йдуть на поступки та дозволяють приватним особам і компаніям вести переговори, якщо терористи відмовляються висувати додаткові політичні вимоги. Цей підхід був закріплений в угоді 1978 р. між Канадою, Францією, Італією, Великобританією, США та Німеччиною. Переговори, на

думку лідерів Великобританії, Франції, Нідерландів та США, є більш гнучкою та ефективною тактикою вирішення конфліктів [65].

Однак у Франції у випадку теракту цивільної авіації, що знищує небезпечний об'єкт, пілоту-винищувачу може бути доручено знищити ціле цивільне судно. Це рішення було прийнято для захисту людей, за безпеку яких відповідає влада Франції, і розглядається як потреба в збройній обороні через неминучість катастрофи, яка загрожує країні. [66].

Відповідно до положень Федерального закону Російської Федерації про боротьбу з тероризмом від 6 березня 2006 р. "У випадку, якщо повітряне судно не реагує на радіокоманди з наземних пунктів управління та візуальні сигнали, збройні сили Російської Федерації можуть використовувати зброю та військову техніку, щоб зупинити політ літака і примусити його здійснити посадку" [67].

Однак у цьому контексті не всі держави розглядають питання застосування сили для самооборони. Німеччина відкидає можливе знищення цивільного літака. 15 лютого 2006 р. Конституційний суд Федеративної Республіки Німеччина постановив, що "знищення повітряного судна, коли на борту перебувають особи, не причетні до злочину, означає позбавлення невід'ємних прав і свобод людини". Цей висновок підтверджується статтею 1.1 Конституції Німеччини.

Наприклад, український Закон «Про боротьбу з тероризмом», прийнятий у 2003 році після трагічних подій у США, визначає тероризм як соціально небезпечну діяльність, яка загрожує життю чи здоров'ю цивільного населення. Боротьба з тероризмом визначається комплексом заходів, спрямованих на запобігання, виявлення, затримання та мінімізацію наслідків терористичної діяльності. Йдеться не про виключення, а про мінімізацію наслідків, що, в свою чергу, передбачає наявність жертв у всіх випадках [68]. Як зазначено в Законі, боротьба з тероризмом ґрунтується на принципах пріоритетності захисту життя і прав осіб, які наражаються на небезпеку внаслідок терористичної діяльності.

Знищення цивільних літаків державами та Україною не залишилось поза увагою. У 2014 році цивільний літак авіакомпанії Malaysia Airlines, рейс МН-17, був знищений військовими засобами над українською територією. Проблема відповідальності за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті набуває для України особливої актуальності, оскільки країна потерпає від агресивних дій за участю Російської Федерації. Збиття МН-17 є лише одним із проявів цих дій.

Для розуміння міжнародно-правових наслідків авіакатастрофи МН-17 17 липня 2014 року слід зазначити, що вона була предметом застосування мирних засобів вирішення міжнародних суперечок. Фактично це:

1) технічне розслідування обставин авіакатастрофи, здійснене під егідою ІКАО на основі Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. ;

2) справи, що перебувають на розгляді в Європейському суді з прав людини;

3) розслідування кримінальної справи, що проводиться Спільною слідчою групою;

4) кримінальне провадження у судах Нідерландів після розслідування спільною слідчою групою. Крім того, події справи МН-17 впливають на загальну міжнародно-правову кваліфікацію конфлікту між Україною та Російською Федерацією, а також на справу в Міжнародному суді ООН між Україною та Росією за порушення останньої міжнародної Конвенції про фінансування тероризму [69].

На території, де сталася катастрофа, йшли активні бойові дії між урядовими військами України і протидіючим їм збройними терористичними групами розташованими на Сході України (відповідно до Постанови Верховної Ради України “Про визнання окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей тимчасово окупованими територіями” від 17.03.2015 № 254-VIII (яка є чинною наразі)). Зовнішній вигляд і характер розташування уламків повітряного судна дозволив фахівцям зробити

попередній висновок про руйнування літака в повітрі в результаті попадання великої кількості дрібних швидко рухаються предметів, що знаходяться зовні повітряного судна, т. е. в результаті зовнішньої атаки з землі або з повітря.

Весною 2020 року в Нідерландах було розпочато слухання справи, звинувачення було представлено 4 особам, які вважались винними в цій справі. Основною метою судового процесу було не тільки доведення винуватості (або ж навпаки невинуватості) підозрюваних осіб, а й аналіз і доведення усього ланцюжка наказів посадових осіб Російської Федерації, які призвели до цієї трагедії. Деякі спеціалісти вважають, що розгляд справи може тривати від 1 до 6 років залежно від обставин, що можуть ускладнити процес [70].

За регламентом ІСАО, було проведено технічне розслідування, під час якого було встановлено, що літак був збитий ракетою класу «земля-повітря» ЗРК «Бук», а також те що Україна не врахувала ризики польотів над зоною бойових дій у частині їх заборони лише до певної висоти, хоча прецеденту повної заборони польотів над зонами бойових дій у світі не існує. Тому порушення в частині забезпечення безпеки польотів Україною зазначено не було і було встановлено, що оцінка ризиків польотів має окремо здійснюватись авіакомпаніями, особливо у повітряному просторі в районах бойових дій [70].

Необхідно відзначити, що вказане діяння в разі його умисного вчинення (з урахуванням того, що Монреальська конвенція 1971 р зовсім позбавлена будь-яких застережень про виключення військових дій) є правопорушенням, що підпадає під дію. "b" п. 1 ст. 1 Монреальської конвенції 1971 року - незаконне і навмисне руйнування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, або заподіяння цьому повітряному судну ушкодження, яке виводить його з ладу або може загрожувати його безпеці в польоті. Отже, є підстави вважати, що має місце умисне знищення повітряного судна в польоті, держави – учасники Монреальської конвенції 1971 році при проведенні юридичного розслідування (крім технічного

розслідування, яке проводиться відповідно до Додатку 131 до Чиказької Конвенції 1944 г.) повинні діяти відповідно до юрисдикційними правилами, встановленими в даній Конвенції.

Зокрема, згідно з п. 1 ст. 5 зазначеної Конвенції щодо діяння повинна бути встановлена юрисдикція держави, на території якого скоєно злочин (в даному випадку - Україна), а також юрисдикція держави реєстрації повітряного судна (Малайзія). Обидві держави є учасниками Монреальської конвенції 1971 р Згідно п. 3 ст. 5 Конвенції не виключається і будь-яка кримінальна юрисдикція відповідно до національного законодавства. Згідно ст. 6 і 7 зазначеної Конвенції Україна або будь-яка інша держава, на території якої знаходиться підозрюваний у скоєнні злочину, має провести попереднє розслідування фактів відповідно до свого національного законодавства і або видати підозрюваних в скоєнні злочину осіб зацікавленим державам при наявності відповідного запиту, або передати справу своїм правоохоронним органам для цілей кримінального переслідування [71].

Одночасно з вивченням обставин авіакатастрофи з'явилося питання про можливі судові дії проти зацікавлених осіб. Одним з перших і найважливіших варіантів під час переговорів було створення міжнародного трибуналу. Малайзія за підтримки Нідерландів, Австралії, Бельгії, Великобританії, Нової Зеландії та України подала таку пропозицію до Ради Безпеки ООН. Спроба Ради Безпеки ООН створити міжнародний трибунал зазнала невдачі, оскільки голоси Російської Федерації були заблоковані. За рекомендацією Спільної слідчої групи, у 2017 році між Україною та Нідерландами було досягнуто домовленості про притягнення до відповідальності причетних осіб. Згідно з цією угодою, усі повноваження щодо притягнення до кримінальної відповідальності осіб, причетних до катастрофи MN-17, були передані національним судам Нідерландів. Одночасно були внесені відповідні зміни до голландського законодавства, які уможливили такі дії правоохоронних органів та забезпечили роботу спільної слідчої групи [69].

Варто пригадати те, що на прохання США, Франції, Великобританії та Ірландії Рада Безпеки ООН прийняла Резолюцію 731, в якій визнала участь Лівії в міжнародних терактах, яка становить загрозу миру і безпеці, а тому Лівія зобов'язана дієво відмежуватися від указаних актів та видати осіб, винних у вчиненні вказаного акту. Лівія спростувала такі звинувачення та звернулася до Міжнародного суду ООН. Однак суд постановив, що зобов'язання, що випливають з резолюцій Ради Безпеки ООН, мають перевагу над зобов'язаннями, що випливають з інших міжнародних угод.

У той же час подібна ситуація відбулась під час знищення МН-17, механізм Ради Безпеки ООН не був виправданий позицією Російської Федерації: у Резолюції 2166 (2014). Знищення МН-17 не було визнано актом, який становить загрозу як миру і безпеці. Документ передбачає притягнення до відповідальності винних у рейсі МН-17 авіакомпанії Malaysia Airlines, а всі держави повинні повною мірою співпрацювати та робити все можливе, щоб взяти на себе відповідальність [72].

Слід зазначити, що для координації міжнародного кримінального розслідування з метою притягнення винних у цих злочинах до відповідальності було створено Спільну слідчу групу (ССГ). Сюди входять представники Австралії, Королівства Бельгія, Малайзії, Королівства Нідерландів та України. Держави-члени ССГ вирішили «переїхати» до Королівства Нідерландів в інтересах належного здійснення правосуддя, переслідування злочинів, пов'язаних з катастрофою МН-17 авіакомпанії Malaysia Airlines. Судові органи Держав, які беруть участь у ССГ, погодилися консультуватися одна з одною щодо переслідування чи відповідних заходів, пов'язаних зі збиттям літака рейсу МН-17 Малайзійських авіаліній. Це підтверджується Угодою між Україною та Королівством Нідерландів про міжнародно-правове співробітництво щодо злочинів, пов'язаних зі збиттям літака рейсу МН-17 Малайзійських авіаліній 17 липня 2014 р. (ратифіковано із заявами Законом України No 2506-VIII від 12.07.2018.р), на підставі:



- Угоди про співробітництво між Україною та Європейською організацією з питань юстиції, укладеної 2016 р.;
- Угодою між Україною та Європейським поліцейським офісом про оперативне та стратегічне співробітництво, укладеної 2016 р.;

Європейської конвенції про передачу провадження в кримінальних справах, 1972 р [73].

Так звана Угода між Україною та Королівством Нідерландів у 2014 р. регулює питання, пов'язані з переслідуванням та засудженням злочинів та правопорушень, пов'язаних з катастрофою літака МН-17 в Україні 17 липня 2014 р. Сторони будуть співпрацювати наскільки це можливо у процесі судового розгляду та засудження цих правопорушень та при виконанні покарань, призначених за ці правопорушення.

Нормативно-правова база України, яка регулює діяльність цивільної авіації в Україні, у свою чергу містить до тисячі нормативних актів.

Найважливішим є повітряний кодекс України. В Україні також існує ряд підзаконних нормативно-правових актів, серед яких: Положення про використання повітряного простору України, які були прийняті постановою Кабінету Міністрів у 2017 році. Положення визначає організацію використання українського повітряного простору в інтересах національної безпеки та економіки з метою задоволення потреб користувачів повітряного простору та забезпечення безпечного використання повітряного простору. Тут передбачено, що управління використанням повітряного простору України здійснюється відповідно до принципів гнучкого використання повітряного простору на стратегічному, передтактичному та тактичному рівнях. Це покладено на Державну авіаційну службу та Міністерство оборони, органи спільної цивільно-військової системи управління повітряним рухом [74].

Звертаючи увагу на те, що в Україні є міжнародні зобов'язання перед світовим співтовариством, зокрема підписання в 2001 році Кіпрської угоди між Урядом України та Урядом Республіки Кіпр, а також стратегічна

орієнтація України на інтеграцію з Європейським Союзом передбачають, що українське законодавство у галузі безпеки цивільної авіації загалом та галузеві нормативні акти повинні бути розроблені відповідно до світових стандартів. Тому під час приведення національної законодавчої бази України до міжнародно-правових стандартів європейського *acquis communautaire*, було розроблено та реалізовано на практиці проєкт стосовно технічної допомоги під назвою «Імплементация Україною міжнародних угод та конвенцій у галузі транспорту» (за утасті ЄС). Ще одним важливим кроком, стало ухвалення «Плану заходів щодо виконання загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу». Тому загальні принципи Європейського Союзу щодо цивільної авіації повинні бути гармонізовані Україною на законодавчому рівні відповідно до європейських стандартів:

- гармонізація правил та процедур у цивільній авіації, процедури ліцензування;
- управління рухом, спільні заходи щодо розвитку системи нового покоління управління європейським повітряним рухом (SESAR), нормативна база для створення єдиного європейського неба;
  - безпека повітряних польотів;
  - стандарти техніки безпеки та експлуатації (повідомлення про інциденти у цивільній авіації);
  - авіаційна техніка безпеки (повітряні судна третіх країн, які використовують аеропорти ЄС, аварії та інциденти в цивільній авіації та інші).

## ВИСНОВКИ

Таким чином, ми можемо зробити висновок, що на сьогодні одним із найпопулярніших видів тероризму є той, який пов'язаний із авіаційним транспортом. До чинників, що пояснюють популярність повітряного тероризму відносяться: висока мобільність авіації; відносно мала небезпека для терористів та значний рівень загрози життю пасажирів і членів екіпажу; використання мінімальної кількості сил та засобів порівняно із потенційним ефектом; великим суспільним резонансом події та миттєвим піаром; величезна цінність людського життя, повітряного судна чи аеродромної інфраструктури.

Під актом незаконного втручання розуміється — акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації. На разі, ми можемо зустріти такий термін як «скайджекінг», який ототожнюється з авіа тероризмом. Цей термін, охоплює визначення таких терористичних актів як «повітряне піратство», «незаконне захоплення повітряного судна», «тероризм в повітрі», «угон повітряних суден». Кожна зарубіжна країна в своєму законодавстві виділяє доволі різні та не схожі між собою трактування стосовно повітряного тероризму, адже міжнародними актами не передбачено єдиного визначення. Це створює проблеми під час боротьби з протидією авіа тероризму.

Принцип убезпечення цивільної авіації, визнано галузевим принципом міжнародного права та розуміється, як обов'язок держав вживати всіх можливих заходів, з метою щоб «міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним та впорядкованим чином».

У результаті дослідження можна зробити висновок, що основні акти, які спрямовані на боротьбу із незаконним втручанням на повітряне судно, можна поділити на три рівні: універсальний, регіональний, національний.

На універсальному рівні до них слід віднести: Токійську конвенцію про злочини та деякі інші дії, що відбуваються на борту повітряного судна 1963

р., Гаазьку конвенцію про боротьбу із незаконним захопленням повітряних суден 1970 р., Монреальську конвенцію про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1971 р., Конвенцію про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (Монреаль, 1991 р.); Конвенцію про боротьбу із незаконними актами стосовно Міжнародної цивільної авіації (Пекін, 2010 р.); Пекінський протокол від 10 вересня 2010 р. та Монреальський протокол від 4 квітня 2014 року.

Серед документів на регіональному рівні слід віднести: резолюції та регламенти Європейського Союзу.

На національному рівні – кожна держава, яка є членом Європейського Союзу повинна створити національну програму безпеки цивільної авіації, в якій повинні визначатись обов'язки щодо підтримки стандартів.

Дане дослідження показало, що великий вплив на діяльність цивільної авіації здійснюють міжнародні організації, особливо такі як:

- Міжнародна організація цивільної авіації - це спеціалізована установа ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації;
- Міжнародна асоціація повітряного транспорту. Головна мета ІАТА – це сприяння авіакомпаніям у вирішенні таких питань: ціноутворення (міжнародні тарифи); регулювання міжнародних перевезень; юридичні та технічні проблеми; підготовка персоналу; авіаційна медицина;
- Європейська конференція цивільної авіації. Місією ЕКАК є стимулювання сталого розвитку безпечної, ефективною та стійкої європейської авіатранспортної системи;
- Європейська організація із забезпечення безпеки аеронавігації. Основна мета цієї організації - це заохочення до співпраці з національними військовими відомствами, здійснення заходів із монтування й експлуатації об'єктів, керування повітряним рухом у межах якого доручено сторонам згідно з міжнародними угодами;

А також можемо зробити висновок, що урядовим та неурядовим міжнародним організаціям відведена значна роль, оскільки вони забезпечують додержання в регіонах стандартів, що відносяться до діяльності цивільної авіації. До основних регіональних організацій відносяться: Африканська комісія цивільної авіації, Агентство по забезпеченню безпеки аеронавігації в Африці і на Мадагаскарі, Центральноамериканська організація з обслуговування аеронавігації, Латиноамериканська комісія цивільної авіації, Рада цивільної авіації Арабських країн.

Конвенційний механізм становить основу в міжнародно-правового механізму щодо регулювання актів незаконного втручання в діяльність міжнародної цивільної авіації. Основою цього механізму є три конвенції: Токійська 1963 р., Гаазька 1970 р. та Монреальська 1971 р., а також Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, яка була прийнята в Монреалі на початку 1991 р.. Учасницею усіх чотирьох договорів є і Україна. Що стосується застосування Конвенцій: Токійської, Гаазької і Монреальської, то вони не застосовуються щодо військових, поліцейських і митних суден: такі судна, за визначенням Чиказької конвенції, відносяться до державних повітряних суден.

Під час застосування положень Гаазької та Монреальської конвенцій на практиці, було виявлено прогалину, яка стосується видачі осіб, це викликає сумніви щодо результативності їх положень. Тому що, якщо злочин вчинили не окремі особи, а держави або за підтримки держави, то вони не діють. А також на основі такої справи, як знищення цивільного літака авіакомпанії Malaysia Airlines, рейсу MH-17, можна спостерігати, що обставини цієї справи потребують незалежного міжнародного юридичного розслідування, що розглядає питання про підготовку до участі всіх зацікавлених державних установ, однак у Монреальській конвенції 1971 р. відсутні будь – які положення стосовно цього. У зв'язку з цим на практиці держави змушені застосовувати політичні заходи.

Узагальнюючи все вище сказане, можна впевнено стверджувати, що держави стоять на правильному шляху співпраці щодо протидії актам повітряного тероризму, проте вони потребують єдиного міжнародно-правового документу, який би, в першу чергу, надав визначення та характеристику такому поняттю як «повітряний тероризм» та зміг би врегульовувати всі питання не тільки на законодавчому рівні, але й при застосуванні на практиці.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Тарасевич Д.М. Системи управління безпекою полетів. Конструктивні вказівки авіаційним підприємствам. Управління цивільною авіацією Великобританії [Електронний ресурс] / Д. М. Тарасевич. – 2008. – Режим доступу до ресурсу: [http://aviahumanfactor.ru/index.php?sid=1491 &pc=0&t=2&rev=yes&st=0](http://aviahumanfactor.ru/index.php?sid=1491&pc=0&t=2&rev=yes&st=0).
2. Антипенко В.Ф. Тероризм: кримінологічна та кримінально-правова характеристика / В. Ф. Антипенко. – К. : НБУВ, 1999. – 53 с.
3. Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21.03.2017 № 1965- VIII ВРУ [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1965-19>.
4. Рижий В.І. Міжнародне повітряне право. Київ: Юстініан. 2011. С. 251-256.
5. Близнюков О.Г. Безпека на повітряному і водному транспорті / О.Г. Близнюков // Право і безпека. – 2006. – № 1.
6. Національна і глобальна безпека. Тероризм в мегаполісі: оцінка небезпек і захищеності / під. заг. ред. Дворкіна В. З. – Москва, 2002. – 340 с.
7. Малєєв Ю.М. Міжнародне повітряне право: Питання теорії і практики / Ю.М.Малєєв - М.: МО,- 1986.- с. 195.
8. Кондратьєв Я.Ю., Глушков В. О. Боротьба з тероризмом на сучасному етапі / Науковий Вісник НАВСУ, 1996 р.- № 1.
9. Буткевич В.Г., Мицик В.В., Задорожний О. В. Міжнародне публічне право / В. Г.Буткевич, В. В. Мицик, О. В. Задорожний. – К.: Либідь, 2002. – 463 с.
- 10.«Конвенція про міжнародну цивільну авіацію» від 07.12.1944 року [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. –

Режим доступу до ресурсу:  
[http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038/page](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_038/page).

- 11.«Конвенція про правопорушення и деякі інші дії, які були здійснені на борту повітряного судна» від 14 вересня 1963 року [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу:[https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/crimes\\_a\\_board.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/crimes_a_board.shtml)
- 12.«Конвенція про боротьбу з незаконним захватом повітряних суден від 16 грудня 1970 року [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу:  
[http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/aircraft\\_seizure.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aircraft_seizure.shtml)
- 13.«Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної цивільної авіації» від 10 вересня 2010 року [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу:[https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/beijing\\_convention.shtm](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/beijing_convention.shtm)
- 14.«Угода про співробітництво із забезпечення захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання» від 26 травня 2010 року [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу:  
[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997\\_072#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_072#Text)
- 15.Кубієвич С. П. Міжнародно-правовий статус організації з безпеки і співробітництва в Європі : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.11 «Міжнародне право» / С. П. Кубієвич. – К., 2011. – 19 с.
- 16.«[Міжнародна організація цивільної авіації](#)» // Юридична енциклопедія/ ред. Ю. С. Шемшученко / "Українська енциклопедія" ім. М.П. Бажана, 1998 - 768 с.



- 17.[Електронний ресурс] // Офіційний сайт International Civil Aviation Organization. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>.
- 18.[Електронний ресурс] // Офіційний сайт International Air Transport Association. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.iata.org>
- 19.[Електронний ресурс] // Офіційний сайт International Air Transport Association. – Режим доступу до ресурсу: [http://www.iata.org/about/Pages/history\\_3.aspx](http://www.iata.org/about/Pages/history_3.aspx).
- 20.European Civil Aviation Conference [Electronic resource] //Official website European Civil Aviation Conference – Access mode : <https://www.ecac-ceac.org>
- 21.Афанасьєв В.Г. Міжнародні організації в сфері цивільної авіації / В.Г. Афанасьєв. – М., 2013– . – Ч. 1 : Міждержавні організації (ІКАО і інші міждержавні організації). – 2013. – 90 с.
- 22.«Міжнародна конвенція про співробітництво в галузі безпеки аеронавігації» від 13 грудня 1960 року [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу: – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994\\_373](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_373).
- 23.AFCAC Objectives [Electronic resource] // Official website African Civil Aviation Commission – Access mode: [http://www.afcac.org/en/index.php?option=com\\_content&view=article&id=129&Item id=211](http://www.afcac.org/en/index.php?option=com_content&view=article&id=129&Item id=211).
- 24.Reseña Histórica del COCESNA [Electronic resource] ] // Official website Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aerea – Access mode: <http://www.cocesna.org>
- 25.Тимченко Л.Д. Міжнародне право : [підручник] / Л.Д. Тимченко. – Х. : Консум ; Ун-т внутр. справ, 1999. – 528 с.
- 26.Керівництво з авіаційної безпеки (2014 року). (ІКАО Doc 8973). Видання 9, 818 с. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу: <https://avia.gov.ua/wp->

[content/uploads/2017/01/Instruktsiya-z-organizatsiyi-ta-zdijsnennya-kontrolyu-na-bezpeku-v-aeroportah.pdf](https://content/uploads/2017/01/Instruktsiya-z-organizatsiyi-ta-zdijsnennya-kontrolyu-na-bezpeku-v-aeroportah.pdf)

27. Філіпов А.В. Поняття акту незаконного втручання у діяльність авіації в міжнародному та вітчизняному праві. 2009 р. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право №4, 65-68.
28. Paul S. Dempsey. Aviation Security: the Role of Law in the War Against Terrorism / Paul S. Dempsey. – Columbia: Journal of Transnational Law, 2003.
29. Sopilko I., Shevchuk Y. Jurisdiction over Crimes Committed on Board Aircraft in Flight under the Tokyo Convention 1963. Proceedings of the National aviation university. 2016. № 4. С. 121–125.
30. Меркулов А.И. Недисциплинированные пассажиры / Безопасность пассажиров и экипажа на борту воздушных судов: международная конференция. М., 2013.
31. DСТС Doc № 3 9/7/1. Матеріали Міжнародної конференції з повітряного права (Монреаль 26 березня - 4 квітня 2014 г.). Монреаль, 2014.
32. «Статус Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних судов від 16 грудня 1970 року [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_167](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_167)
33. Международное воздушное право / Отв. ред. А. П. Мовчан. — Т. 1. — С. 172; Shubber S. Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 // International and Comparative Law Quarterly. — 1973. — Vol. 22 (4). — P. 689–690; Joyner N. D. Op. cit. — P. 179.
34. Poulantzas N. M. The Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft // Netherlands International Law Review. — 1970. — Vol. 18 (1). — P. 36
35. Criminal Acts Against Civil Aviation / U.S. Federal Aviation Administration. 3(2001).

36. Статут Організації Об'єднаних Націй від 1945 року [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу: [http://www.un.org.ua/images/UN\\_Charter\\_Ukrainian.pdf](http://www.un.org.ua/images/UN_Charter_Ukrainian.pdf)
37. [Electronic resource] ] // Official website of the United Nations Security Council – Access mode: <http://unscr.com/en/resolutions/doc/660>
38. [Electronic resource] ] // Official website of the United Nations Security Council – Access mode: <http://unscr.com/en/resolutions/doc/686>
39. [Electronic resource] ] // Official website of the United Nations Security Council – Access mode: <http://unscr.com/en/resolutions/doc/731>
40. Michael Platchta, The Lockerby Case: The Role of the Security Council in Enforcing the Principle Aut Dedere Aut Judicare, EJIL (2001), Vol. 12 No. 1. p.p.125-140
41. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, направленими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 23 вересня 1971 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_165#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_165#Text)
42. «Статус Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення » [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954\\_010](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_010)
43. «Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення від 1 березня 1991 року // Офіційний сайт Організації Об'єднаних Націй. – Режим доступу до ресурсу: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/markconv.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/markconv.shtml)
44. «Короткий виклад рішень консультативних висновків і постанов Міжнародного Суду» [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Міжнародного Суду ООН. – Режим доступу до ресурсу: [https://legal.un.org/icjsummaries/documents/russian/st\\_leg\\_serfl\\_add2.pdf](https://legal.un.org/icjsummaries/documents/russian/st_leg_serfl_add2.pdf)
45. Michael Milde. Law and Aviation Security. Air and Space Law; De lege Ferenda / Essays in Honour of Henri Wassenberhg. 1992. P. 96.

- 46.Кримінальний Кодекс України [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>
- 47.Bundesgesetz vom 23. Jänner 1974 über die mit gerichtlicher Strafe bedrohten Handlungen [Electronic resource] ] //Official website of Austrian law – Access mode:<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10002296>
- 48.United States Code, U.S.C. [Electronic resource] ] //Official website of United States Code – Access mode: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text>
- 49.Назимко Є. С. Особливості застосування засобів кримінально-правового впливу до неповнолітніх за законодавством Японії (матеріальний та процесуальний аспекти). Вісник Асоціації кримінального права України, 2015. № 1 (4). С. 172–184.
- 50.[Electronic resource] //Official website of Deutsches Strafgesetzbuch – Access mode: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10002296>
- 51.[Electronic resource] // Official website of Swiss Criminal Code – Access mode: <https://www.legislationline.org/documents/section/criminalcodes/country/48/Switzerland/show>
- 52.Кримінальний кодекс Російської Федерації. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Государственной Думы – Режим доступу : <https://docs.cntd.ru/document/9017477>
- 53.See: Frank J. A. A Return to Lockerbie and the Montreal Convention in the Wake of the September 11th Terrorist Attacks: Ramifications of Past Security Council and International Court of Justice Action // Denver Journal of International Law and Policy. — 2002. — Vol. 30 (4). — P. 536–537.

- 54.Документ ООН S/RES/731 від 21 січня 1992 р. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Організації Об'єднаних Націй– Режим доступу : <https://www.un.org/securitycouncil/ru/content/resolutions-adopted-security-council-1992>
55. See: Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States). Provisional Measures. Order dated April 14, 1992 // International Court of Justice Reports, 1992. — P. 124–128.
56. Case Concerning Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United Kingdom). Preliminary Objections. Judgment dated February 27, 1998 // International Court of Justice Reports, 1998. — P. 9–31;
57. Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States). Provisional Measures. Separate Opinion of Judge Lachs; Separate Opinion of Judge Shahabuddeen // International Court of Justice Reports, 1992. — P. 138–139; 140–142; Huang J. Op. cit. —P. 130
58. Зонов Ф. Международный терроризм и мировой опыт борьбы с ним / Ф. Зонов // Власть. – 2011. – № 12
59. Власіхін В. Новий закон США про боротьбу з тероризмом і білль про права // США. Канада: економіка, політика, культура. - 2002. - №4. - С. 87 – 104.
60. Clymer A. Authorities Gain Tools to Fight Terrorism// New York Times. – 2001. – October 27. 2009/
61. Cole D., Dempsey J. Terrorism and the Constitution: Sacrificing Civil Liberties in the Name of National Security. – New York: The New Press, 2002. – 302 p. (Excerpts at (15.03.2009))/

62. Song S. Aircraft Hijackings: Balancing State Security vs. Human Dignity / S. Song // NATO Association of Canada. – June 25, 2013.
63. Постанова Кабінету Міністрів України № 153 «Про затвердження Порядку взаємодії з припинення протиправних дій повітряних суден, які можуть використовуватися для вчинення терористичних актів у повітряному просторі України у мирний час» від 7 лютого 2007 р. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/153-2007-п>.
64. Постанова Кабінету Міністрів України № 377 «Про затвердження порядку виконання завдань черговими силами з протиповітряної оборони Збройних Сил у мирний час» від 26 травня 2005 р. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/377-2005-п>.
65. Бартасюк А. А., Концевик К. В. К вопросу о регулировании системы противодействия терроризму и экстремизму: анализ зарубежного опыта / А. А. Бартасюк, К. В. Концевик – 2013. – Т. 4. – № 4. – С. 548–557 [Електронний ресурс] // Ученые заметки ТОГУ : электронное научное издание. – Режим доступу : [http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles/2013/TGU\\_4\\_125.pdf](http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles/2013/TGU_4_125.pdf).
66. Code de l'aviation civile [Electronic resource] // Official website of French civil aviation. – Access mode: [http://codes.droit.org/CodV3/aviation\\_civile.pdf](http://codes.droit.org/CodV3/aviation_civile.pdf).
67. Федеральный закон № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» от 06.03.2006 года [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Государственной Думы – Режим доступу : [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_58840/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_58840/).

68. Закон України «Про боротьбу з тероризмом» [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/638-15>
69. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Всеукраїнського професійного юридичного видання: Юридична газета – Режим доступу : <https://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/sprava-mn17-mizhnarodnopravovi-naslidki-dlya-ukrayini.html>
70. Тропін З.В. «Справа МН-17: міжнародно-правові наслідки для України» [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Всеукраїнського професійного юридичного видання: Юридична газета – Режим доступу: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/sprava-mn17-mizhnarodnopravovi-naslidki-dlya-ukrayini.html>
71. Григоров, О. М. «Міжнародно-правові засади регулювання відносу у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток: монографія». (2020) Київ.
72. Резолюція РБ ООН No 56/589 (2001); Резолюція 71/133 РБ ООН (2016); rezoliutsiia 2166 RB OON (2014) N. p. : [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Організації Об'єднаних Націй. – Режим доступу : [www.un.org](http://www.un.org).
73. Угода між Україною та Королівством Нідерландів про міжнародне правове співробітництво щодо злочинів, пов'язаних зі збиттям літака рейсу МН-17 Малайзійських авіаліній 17 липня 2014 р./ Угоду ратифіковано із заявами Законом No 2506-VIII від 12.07.2018. : [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/528\\_002-17#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/528_002-17#Text)
74. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: постанова КМУ від 6 грудня 2017 р. No 954. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-%D0%BF#Text>.

