

## ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ В ДІЯЛЬНІСТЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

### THEORETICAL-LEGAL ASPECTS OF ACTS OF ILLEGAL INTERFERENCE IN CIVIL AVIATION ACTIVITY

Миронець О.М., старший викладач кафедри  
конституційного і адміністративного права  
Національний авіаційний університет

Ярошенко Т.С., студентка I курсу магістратури  
юридичного факультету  
Національний авіаційний університет

Яценко А.В., студентка I курсу магістратури  
юридичного факультету  
Національний авіаційний університет

У статті авторами здійснено дослідження теоретико-правових аспектів актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Проведено аналіз поняття «акт незаконного втручання в діяльність цивільної авіації» відповідно до досліджень провідних науковців, а також нормативно-правових актів міжнародного та вітчизняного рівня. Також розглянуто історичні аспекти вчинення найбільш відомих актів незаконного втручання.

Звернуто увагу на те, що визначене вітчизняним законодавцем поняття актів незаконного втручання у Повітряному кодексі України має міжнародно-правове підґрунтя та розуміється як акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та включають, зокрема: 1) незаконне захоплення повітряних суден; 2) руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації; 3) захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах; 4) насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби; 5) розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей; 6) 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; 7) повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, інших осіб в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації.

Авторами вказано, що правове регулювання та юридичне забезпечення превенції вказаних вище протиправних діянь має бути першорядним завданням як для вітчизняного законодавця, так і всієї міжнародної спільноти. Для цього важливим є узгодження термінології, яка має поширюватися не лише на профільний Повітряний кодекс України, а й на інші нормативно-правові акти, які таким чином здійснюють регулювання актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

**Ключові слова:** акти незаконного втручання, цивільна авіація, акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, незаконне захоплення, угон повітряного судна.

The authors investigated the theoretical-legal aspects of acts of unlawful interference in civil aviation. The analysis of the concept of "an act of unlawful interference into civil aviation activity" is carried out in accordance with the researches of leading scientists, as well as normative-legal acts of international and national level. Historical aspects of the most famous acts of unlawful interference have been also explored.

Attention had been paid to the fact that the concept of illegal interference defined by the domestic legislator in the Air Code of Ukraine has international-legal basis and is understood as acts or attempts to commit acts that threaten the safety of civil aviation and include, in particular: 1) unlawful seizure of aircraft; 2) destruction of an aircraft in service; 3) hostage-taking on board aircraft or on aerodromes; 4) forcible intrusion on board an aircraft, at an airport or on the premises of an aeronautical facility; 5) introduction on board an aircraft or at an airport of a weapon or hazardous device or material intended for criminal purposes; 6) use of an aircraft in service for the purpose of causing death, serious bodily injury, or serious damage to property or the environment; 7) communication of false information such as to jeopardize the safety of an aircraft in flight or on the ground, of passengers, crew, ground personnel or the general public, at an airport or on the premises of a civil aviation facility.

The authors state that legal regulation and legal support for the prevention of the above-mentioned unlawful acts should be a primary task for both the domestic legislator and the entire international community. For this purpose, it is important to harmonize the terminology, which should apply not only to the profile Air Code of Ukraine, but also other legal acts that regulate acts of unlawful interference in civil aviation in one way or another.

**Key words:** acts of unlawful interference, civil aviation, acts of unlawful interference in civil aviation, unlawful capture, theft of an aircraft.

**Постановка проблеми.** У наш час всевітніх глобальних змін, трансформаційних процесів і всеохоплюючої інформатизації суспільства питання безпеки не втрачає своєї актуальності. Зважаючи на стрімкий розвиток цивільної авіації, загальне утвердження її сприйняття як буденного засобу для швидкого транспортування її забезпечення, а також пасажирів, багажу та вантажу є актуальною темою не лише для теоретичних пошуків, а й для вироблення на їх основі практичних пропозицій для відповідних законодавчих змін.

Цивільна авіація, будучи невід'ємною складовою частиною транспортної системи, має важливе значення для господарства і відіграє дедалі більшу роль у глобалізованій економіці. Водночас авіаційні об'єкти залишаються одними з найбільш уразливих до різних небезпечних

чинників і самі можуть становити значну загрозу для населення та навколишнього середовища навіть із дотриманням усіх установлених стандартів безпеки. Акти незаконного втручання у діяльність цивільної авіації здатні призвести до величезних людських жертв, руйнувань, екологічної катастрофи, завдати шкоди життєво важливим, стратегічним або особливо небезпечним об'єктам, дезорганізувати їх роботу, викликати паніку серед населення, завдати значних матеріальних збитків, підірвати довіру населення до авіатранспорту тощо. Тому боротьба з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації має особливо важливе значення і привертає увагу світової спільноти [1, с. 65].

**Аналіз досліджень проблеми.** Розуміння актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації базується

на працях таких науковців, як В.Д. Бордунов, М.М. Волков, Р.О. Герасимов, Ю.М. Малеев, А.Ю. Піджаков, В.І. Рижий, А.В. Філіппов та ін. Актуальність нашого дослідження полягає у вирішенні такого наукового завдання, як збагачення і поглиблення наукових уявлень про акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, а також ефективну боротьбу з ними.

**Мета і завдання статті.** Метою статті є визначення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Для досягнення цієї мети необхідно виконати такі завдання: провести дослідження історичних аспектів виникнення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, проаналізувати поняття вказаних протиправних діянь відповідно до міжнародних і вітчизняних нормативно-правових актів.

**Виклад основного матеріалу.** Правове регулювання превенції актів незаконного втручання в авіаційну галузь історично пов'язане з їх виникненням.

Історично проблема боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації гостро постала з другої половини ХХ ст., коли цей вид транспорту набув особливої популярності, про що свідчать численні терористичні атаки на літаки, серед найбільш відомих варто відзначити:

- захоплення літака Boeing 737-2H6 малайзійської національної авіакомпанії Malaysian Airlines System невідомими особами 4 грудня 1977 р.;
- спроба захоплення літака Ту-154 радянської сім'єю Овечкіних 8 березня 1988 р.;
- захоплення літака Boeing 737-247 авіакомпанії Xiamen Airlines терористом 2 жовтня 1990 р.;
- захоплення літака Airbus A300B2-1C авіакомпанії Air France терористами 24 грудня 1994 р.;
- захоплення лайнера Boeing 747 авіакомпанії All Nippon Airways одним із пасажирів 23 липня 1999 р.;
- захоплення літака A330 авіакомпанії Philippine Airlines озброєним гранатою та пістолетом терористом 25 травня 2000 р.;
- захоплення пасажирських літаків Boeing 767-223ER, 175 United Airlines, Boeing 757-223, Boeing 757-222 у США 11 вересня 2001 р.;
- спроба змусити екіпаж лайнера компанії Alitalia змінити курс радник представництва Казахстану у ЮНЕСКО 24 квітня 2011 р.;
- захоплення та викрадення лайнера Boeing 767 авіакомпанії Ethiopian Airlines другим пілотом 17 лютого 2014 р. [2].

Першим в історії незалежної України актом незаконного втручання в діяльність цивільної авіації було знищення малайзійського літака «Boeing-777» авіакомпанії Malaysia Airlines під Торезом, що сталося 17 липня 2014 р. [3, с. 106].

Отже, починаючи з другої половини ХХ ст. проблема боротьби з такими протиправними актами постала гостро, що зумовило відповідний розвиток міжнародної та вітчизняної нормативно-правової бази.

У вказаному контексті міжнародною спільнотою було прийнято такі акти міжнародного рівня: Конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (у Гаазі 16 грудня 1970 р.) [4], Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (у Монреалі 23 вересня 1971 р.) [5], Конвенцію про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна (у Токіо 14 вересня 1963 р.) [6].

Як зауважує А.В. Філіппов [3, с. 106], з 2010 по 2014 рр. на рівні Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) провідними авіаційними державами підписано такі документи, покликані запровадити новий міжнародний порядок щодо боротьби з актами незаконного втручання: Пекінську конвенцію від 10 вересня 2010 р. [7], Пекінський протокол від 10 вересня 2010 р. [8] та Монреальський протокол від 4 квітня 2014 р. [9].

Аналізуючи визначення акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації та суміжних із цим понять, ми вважаємо за необхідне погодитися з позицією А.В. Філіппова [3, с. 110–111], котрий вказує, що у Токійській конвенції 1963 р. замість поняття «акти незаконного втручання в діяльність авіації» використовувався термін «злочини та інші дії, учинені на борту повітряного судна», який мав дуже вузьке значення, оскільки стосувався (як і сама конвенція, що його вводила) лише діянь, вчинених на борту повітряного судна [6]. Натомість у Монреальській конвенції 1971 р. уперше використано формулювання «незаконні акти, спрямовані проти безпеки цивільної авіації», значення якого близьке до змісту поняття «акт незаконного втручання в діяльність авіації», тобто поняття поширюється й на інші дії, що загрожують безпеці повітряного судна в польоті, навіть якщо вони вчиняються не на його борту. А Протоколом від 24 лютого 1988 р. про внесення змін до Монреальської конвенції її дію було поширено також на акти насильства стосовно авіаційного персоналу (якщо вони можуть спричинити серйозну шкоду здоров'ю або смерть), знищення чи пошкодження будь-яких об'єктів на території аеропорту (якщо знищення чи пошкодження цих об'єктів може загрожувати безпеці в цьому аеропорті) [3, с. 109].

Додаток 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію з назвою «Стандарти та рекомендовані практики – Безпека – Захист Міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» містить визначення поняття актів незаконного втручання, які визначаються як акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації [10].

Вітчизняний законодавець визначив акти незаконного втручання на основі вказаних вище міжнародно-правових документів. Так, відповідно до ч. 1 ст. 86 Повітряного кодексу України акти незаконного втручання – це акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та включають, зокрема: 1) незаконне захоплення повітряних суден; 2) руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації; 3) захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах; 4) насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби; 5) розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей; 6) використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заповднення каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу; 7) повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, інших осіб в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації [11].

За вказані вище дії ст. 278 Кримінального кодексу України передбачено кримінальну відповідальність у вигляді позбавлення волі на строк від трьох до шести років (ч. 1), якщо ж такі дії, вчинені за попередньою змовою групою осіб або поєднані з насильством, яке не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, – позбавленням волі на строк від п'яти до восьми років, а якщо вони вчинені організованою групою або поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або такі, що спричинили загибель людей чи інші тяжкі наслідки, то покарання за них – позбавлення волі на строк від восьми до п'ятнадцяти років [12].

**Висновок.** Зростання ролі комерційних перевезень пасажирів, багажу та вантажу у всесвітній транспортній системі викликає нагальну необхідність ефективного правового регулювання забезпечення цивільної авіації. Акти незаконного втручання в її стабільну діяльність

нині є явищем, превенція якого є надзвичайно важливою як для стабільного розвитку авіації у світі, так і для її подальшого нормального функціонування. Саме тому юридичне забезпечення вказаного процесу обов'язково має бути першорядним завданням як для вітчизняного законодавця, так і для всієї міжнародної спільноти.

У вказаному контексті важливим є узгодження термінології, яка має поширюватися не лише на профільний Повітряний кодекс України, а й на інші нормативно-правові акти, що таким чином здійснюють регулювання актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Філіппов А.В. Поняття акту незаконного втручання у діяльність авіації у міжнародному та вітчизняному праві. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2019. № 4. С. 65–68.
2. 10 гучних викрадень літаків за останні 40 років. Інфографіка. URL: <https://www.volynnews.com/news/society/10-huchnykh-vykraden-litakiv-za-ostanni-40-rokiv-infohrafika/> (дата звернення: 30.11.2019).
3. Філіппов А.В. Авіаційна безпека: проблеми термінології українського та міжнародного права. *DICTUM FACTUM*. 2018. № 2. С. 105–113.
4. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995\\_167](https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_167) (дата звернення: 30.11.2019).
5. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23 вересня 1971 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995\\_165](https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_165) (дата звернення: 30.11.2019).
6. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна від 14 вересня 1963 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995\\_244](https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_244) (дата звернення: 30.11.2019).
7. Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної цивільної авіації від 10 вересня 2010 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954\\_013](https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954_013) (дата звернення: 30.11.2019).
8. Протокол, що доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 10 вересня 2010 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954\\_014](https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954_014) (дата звернення: 30.11.2019).
9. Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов от 4 апреля 2014 г. URL: [www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole\\_mu.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf) (дата звернення: 30.11.2019).
10. Annex 17 to the Convention with the title "Standards and Recommended Practices – Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference" URL: [http://dgca.gov.in/intradgca/intra/icao%20annexes/an17\\_cons.pdf](http://dgca.gov.in/intradgca/intra/icao%20annexes/an17_cons.pdf) (дата звернення: 30.11.2019).
11. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст. 536.
12. Кримінальний кодекс України : Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25–26., Ст. 131.