

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ УКРАЇНИ В ГАЛУЗІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: СУЧАСНІСТЬ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Стаття присвячена дослідженню міжнародно-правових зобов'язань України із забезпечення безпеки цивільної авіації. Розглядаються та аналізуються формальні джерела міжнародного права, які встановлюють міжнародно-правові зобов'язання України, аналізується їх правова природа та взаємодія із законодавством України.

Ключові слова: *акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, авіаційна безпека, безпека польотів, міжнародне повітряне право, міжнародно-правові зобов'язання.*

Маловацький А. В. Международно-правовые обязательства Украины в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации: современность и перспективы.

Статья посвящена исследованию международно-правовых обязательств Украины по обеспечению безопасности гражданской авиации. Рассматриваются и анализируются формальные источники международного права, устанавливающие международно-правовые обязательства Украины, анализируется их правовая природа и взаимодействие с законодательством Украины.

Ключевые слова: *акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, авиационная безопасность, безопасность полетов, международное воздушное право, международно-правовые обязательства.*

Malovatskyi O. V. International legal obligations of Ukraine in the sphere of provision of civil aviation safety: modern and prospects.

The article is devoted to the study of international obligations of Ukraine regarding civil aviation security. Formal international law sources, legal nature and implementing to legal system of Ukraine of its international obligations regarding civil aviation security have been considered and analyzed.

Keywords: *acts of unlawful interference in the activities of civil aviation, aviation security, aviation safety, international air law, international obligations.*

Постановка проблеми. Верховна Рада України 21 березня 2017 року ухвалила закон «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» № 1956-VIII. У преамбулі закону зазначено, що програма розроблена відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 7 грудня 1944 року), Додатку 17 до неї та зобов'язань, що впливають із участі України в ряді конвенцій про запобігання актам незаконного втручання в безпеку цивільної авіації та керівництва ІКАО з авіаційної безпеки (ІКАО Doc. 8973), а також інших міжнародних актів (Резолюції РБ ООН № 1373) та актів законодавства України.

Однак у вітчизняній доктрині міжнародного повітряного права, на підставі статті 12 Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію, до його джерел віднесено міжнародний договір, стандарти щодо польотів над відкритим морем, у той же час технічні стандарти, практика та керівництва, ухвалені Міжнародною організацією цивільної авіації, не є джерелами міжнародного повітряного права [1]. На противагу вказаному, зарубіжна доктрина до джерел міжнародного повітряного права відносить: національне законодавство, договори між державами та авіакомпаніями, договори між авіакомпаніями та загальні принципи міжнародного права [2, с. 3].

Україна бере участь у 70-ти двосторонніх міжнародних договорах про повітряне сполучення, а також з 1992 року є учасником Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), з 1999 року – Європейської конференції з цивільної авіації (ЄКЦА) та з 2004 року – Європейської організації з безпеки аеронавігації «Євроконтроль» [3]. Поряд з наведеними вище угодами, Україна є учасником угоди про «Відкрите небо» (*Open Sky*), Угоди про створення спільного авіаційного простору (Угода САП), Угоди України з ЄС про певні аспекти повітряного сполучення, бере участь в Угоді в рамках СНД «Про повітряні сполучення».

Зважаючи на значну кількість норм міжнародного права, які зобов'язують Україну у сфері забезпечення безпеки цивільної авіації, спробуємо визначити, які саме норми міжнародного права встановлюють такі зобов'язання, дослідимо правову природу цих норм і зобов'язань та спробуємо визначити механізм взаємодії законодавства України з відповідними нормами міжнародного права.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальні теоретичні основи зобов'язань держав із забезпечення безпеки цивільної авіації досліджувалися в роботах іноземних науковців: О. Дж. Лісіціна, Хуга Джефанга, Рувантіса Абейранте, Пола Стівена Демпсі та ін., фрагментарно певні проблеми, пов'язані із зобов'язаннями України щодо забезпечення безпеки цивільної авіації, були предметом досліджень вітчизняних науковців: Рижного В. І., Задорожного О. В., Буроменського М. В., Білоцького С. Д., Раскалея М. О., Філіпова А. В., Григорова О. В. Однак вони не містять єдиного та систематизованого підходу до визначення та систематизації міжнародно-правових зобов'язань України щодо забезпечення безпеки цивільної авіації та проблем, пов'язаних із правовим механізмом забезпечення виконання таких зобов'язань на сучасному етапі.

Тому метою цієї статті є висвітлення міжнародно-правових зобов'язань України в сфері забезпечення безпеки цивільної авіації, визначення нормативного закріплення таких зобов'язань, виокремлення основних видів міжнародно-правових зобов'язань та дослідження законодавчого механізму виконання таких зобов'язань Україною.

Виклад основного матеріалу. Сучасна наука міжнародного повітряного права визнає, що принцип убезпечення цивільної авіації є загальновизнаним галузевим принципом міжнародного права [1, с. 46]. Також вважаємо, що актуальним є поглиблення зазначеного принципу та визнання принципу убезпечення польотів у повітряному просторі [4]. Правовий зміст вказаного принципу у вітчизняній доктрині міжнародного права розуміють як обов'язок держав вживати всіх заходів, щоб «міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним та впорядкованим чином», і з цієї метою держави зобов'язалися «сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації» [5]. У зарубіжній доктрині принцип забезпечення безпеки цивільної авіації пов'язують із двома аспектами: вузьким (суто технічні заходи та стандарти безпеки повітряних суден, їх окремих елементів та аеронавігаційних заходів) та широким, соціальним (боротьба з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації) [6]. На підставі аналізу різних груп норм Чиказької конвенції була вжита спроба сформулювати нове розуміння вказаного принципу, який, як стверджують певні науковці, складається із трьох складових: суто безпека цивільних повітряних суден (ст.ст. 46, 5, 15, 8, 69 Чиказької конвенції), безпека інших сфер життя, яку несе в собі зловживання цивільною авіацією (п. б ст. 9, ст. 35 та 64 Чиказької конвенції), створення надійного й економічного повітряного транспорту, та сприяння підвищенню безпеки міжнародних повітряних сполучень (ст. 44 Чиказької конвенції) [6, с. 637]. У новітній зарубіжній доктрині міжнародного права поширена думка про те, що події в США 11 вересня 2001 року спричинили виникнення постмодерністського підходу, який додає соціального аспекту та корпоративного інтересу в намаганнях держав забезпечити загальний мир та безпеку [7, с. 9], де боротьба з тероризмом здобула першочергового значення [8].

Отже, можна дійти висновку, що доктрина визначає принцип забезпечення безпеки цивільної авіації як узагальнений обов'язок держав забезпечувати безпечний та сталий розвиток цивільної авіації, не зловживаючи нею. Він охоплює групи норм міжнародного права, які зобов'язують держави забезпечувати безпеку польотів – **safety** (технічний аспект), безпеку авіації – **security** (боротьба з актами незаконного втручання в безпеку цивільної авіації), а після подій 2001 року в США сформувалася група норм, які ввели заборону зловживати цивільною авіацією, оскільки зловживання нею може загрожувати загальному миру та безпеці. З огляду на викладене, спробуємо визначити, які міжнародно-правові норми діють на універсальному рівні, які зобов'язання вони встановлюють для України, визначимо правову природу таких норм.

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію та норми, прийняті Міжнародною організацією цивільної авіації.

Чиказьку конвенцію про міжнародну цивільну авіацію 1944 року вважають найважливішим джерелом міжнародного повітряного права [1]. У її преамбулі закріплено, що уря-

ди держав, які підписали конвенцію, досягли згоди щодо певних принципів і заходів з тим, щоб міжнародна цивільна авіація могла розвиватися *безпечним і упорядкованим чином (safe and orderly manner)*, а майбутній розвиток міжнародної цивільної авіації може значною мірою сприяти встановленню і підтриманню дружби та взаєморозуміння між націями та народами світу, тоді як зловживання нею може створювати загрозу *загальній безпеці (threat to general security)* [9]. Конвенція містить низку положень, які сформувався як принципи міжнародного права – визнання повного та виключного суверенітету над повітряним простором, свободи польотів над відкритим морем та ін., крім того, нею було створено Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), яка уповноважена скеровувати діяльність держав в цілях забезпечення безпеки цивільної авіації, розробляти та приймати *стандарти, регламенти та рекомендовану практику*, що закріплені в додатках до конвенції і здобули назву – стандарти або (SARPs), визнані доктриною квазіобов'язковими нормами міжнародного права, у тому разі, коли держави не повідомлять про відхилення від їх виконання [10].

Досліджуючи питання забезпечення безпеки цивільної авіації, необхідно звернути увагу на правовий зміст поняття *безпеки* цивільної авіації, що традиційно склався в зарубіжній науці повітряного права як такий, що охоплює два терміни: *safety* – означає регулювання, яке запобігає *випадковому* завданню шкоди, і *security* – регулювання, спрямоване на запобігання *умисному* завданню шкоди [10]. У межах теми цієї статті зосередимося на безпековому аспекті, а саме *security*.

Необхідно наголосити на тому, що положення Чиказької конвенції 1944 року створили універсальну основу співробітництва держав з метою забезпечення безпеки цивільної авіації, їх зобов'язалися виконувати 187 держав, у тому числі й Україна, яка приєдналася до конвенції 1992 року [11]. Беззастережно, головним надбанням конвенції є закріплення принципу виключного суверенітету держави над повітряним простором, що реалізується через низку повноважень, наданих державам, та зобов'язань, які випливають із конвенції. У науці зустрічається точка зору, що конвенція містить зобов'язання, які не потребують від держав ухвалення окремого законодавства, вони здобули назву *прямих* або *самовиконуваних* зобов'язань [12]. Наприклад, у ст. 4 конвенції зазначено, що договірні держави зобов'язуються не використовувати цивільну авіацію *«для будь-яких цілей, які не сумісні з цілями конвенції»* [5], ст. 8 передбачає, що безпілотні повітряні судна не можуть знаходитися в повітряному просторі іншої держави без попереднього дозволу цієї держави, а ст. 16 визначає, що договірна держава має право провести огляд повітряного судна, що приземлилося чи відлітає, та перевірити сертифікати та інші документи, які необхідні на підставі конвенції [5]. Отже, вказані положення не потребують від держав ухвалення окремих норм в національному законодавстві, а можуть бути виконані державою на підставі положень вказаних статей.

Водночас низка статей конвенції вимагає від держав ухвалення національних законодавчих актів з метою реалізації зобов'язань, що містяться в конвенції, їх називають *несамовиконуваними*, такі, що за своєю конструкцією та змістом не можуть ставати автономними нормами, які регулюють певні правовідносини [12]. До таких можна віднести положення п. а та б. ст. 9 конвенції, де вказано, що держави уповноважені обмежити чи заборонити польоти іноземних повітряних суден в інтересах громадської безпеки через військову необхідність, у виключних випадках та в разі надзвичайних обставин; ст. 12 конвенції, де зазначено, що кожна договірна держава зобов'язана ухвалити правила та положення, які врегульовують польоти та маневри в повітряному просторі, і такі положення повинні бути уніфіковані у найбільш можливий спосіб з тими, що встановлені конвенцією; ст. 3 конвенції, де передбачено зобов'язання держав забезпечувати безпеку цивільних повітряних суден під час встановлення аеронавігаційних правил (п. d ст. 3); ст. 35 конвенції, де зазначається, що держава може обмежити перевезення певних вантажів через свою територію в цілях забезпечення громадського порядку та безпеки [5]. Тобто, всі наведені положення вимагають від держав ухвалення законодавства, що давало б функціональну змогу виконати вимоги положень Чиказької конвенції 1944 року.

Із вказаного вище доходимо висновку, що конвенція містить як прямі зобов'язання держав, які не потребують ухвалення норм національного законодавства для їх виконання, так і зобов'язання *несамовиконуваними*, що вимагають від держав ухвалення окремих нормативних

актів з метою виконання зобов'язань, встановлених конвенцією. Процес нормативного регулювання виконання зобов'язань, передбачених конвенцією, пов'язаний з нормотворчою діяльністю держави, що за умови різних правових традицій становить особливу складність та спричиняє значні труднощі, задля подолання яких була створена Міжнародна організація цивільної авіації з повноваженнями узагальнювати та систематизувати авіаційну практику.

Стандарти, рекомендації і практика ІКАО та забезпечення безпеки цивільної авіації.

Відповідно до ст. 12 Чиказької конвенції, на кожену державу покладено зобов'язання підтримувати свої правила польотів уніфікованими до найбільш можливого ступеню з тими, які встановлені конвенцією [5]. На розвиток вказаного, ст. 37 конвенції передбачає, що кожна договірна держава зобов'язується співпрацювати у забезпеченні максимально можливого ступеня однаковості правил, стандартів, процедур і організації, що стосуються повітряних суден, персоналу, повітряних трас і допоміжних служб, з усіх питань, в яких така однаковість сприятиме аеронавігації, та вдосконалювати її [5]. Таким чином, **188 держав-членів ІКАО мають позитивне зобов'язання привести у відповідність положення національного законодавства до правил, практики та стандартів (SARPs), розроблених ІКАО [13]. Систематизовані рекомендації, стандарти та рекомендована практика викладені у формі додатків до Чиказької конвенції 1944 року, які ухвалюються 2/3 членами Ради ІКАО та, як правило, набувають чинності через три місяці після їх опублікування, якщо тільки більшість від членів Асамблеї ІКАО не заперечить проти таких правил [14].**

Тривалий час доктрина міжнародного права не могла визначитися з правовою природою SARPs як джерела міжнародного повітряного права, оскільки конвенція не містить чітких норм щодо відповідальності держав за неприведення внутрішнього законодавства до вимог SARPs, а тому питання юридичної сили таких норм довгий час залишалось дискусійним.

Розмірковуючи над вказаним питанням, звернемо увагу на положення ст. 37 Чиказької конвенції, де зазначено, що держави зобов'язані співпрацювати для ухвалення національних положень законодавства у відповідності до норм SARPs у найбільш можливий спосіб та в разі неможливості такого або значного відхилення від них держави зобов'язані повідомити про відмінність у практиці. У ст. 38 Чиказької конвенції вказано, що в разі ухвалення змін до SARPs та відхилення національного законодавства від вказаних вимог держави зобов'язані протягом 60-ти днів повідомити про такі відхилення. Аналізуючи вказані норми, професор Мільде дійшов висновку, що держави мають позитивне зобов'язання гармонізувати національне законодавство з положеннями SARPs, а у випадку виникнення повітряної пригоди, держава нести відповідальність, якщо пригода спричинена порушенням державою обов'язку привести внутрішнє законодавство у відповідність до вимог SARPs. І в цьому випадку, як стверджує науковець, норми «soft law» – SARPs набувають *de facto* ознак обов'язкових норм права «hard law» [15].

У вітчизняній науці також спостерігається значна різноманітність поглядів на юридичну природу SARPs, одні автори вважали їх міжнародними договорами *sui generis*, інші заперечують це, вказуючи, що SARPs є наслідком діяльності міжнародної організації, а не узгодження воль держав [16, с. 78], а держави не зобов'язані дотримуватися SARPs та можуть від них відступити, однак недотримання перевізником мінімальних стандартів, викладених в SARPs, може призвести до заборони перевізнику здійснювати польоти, що змушує держави узгоджувати законодавство з SARPs [16, с. 105].

Водночас деякі SARPs мають обов'язковий характер, саме тому ІКАО, керуючись ст. 12 Чиказької конвенції, розробила правила польотів над відкритим морем, що визнаються загальнообов'язковими нормами міжнародного права.

SARPs в додатках 1–16 до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію містять норми про *ненавмисне (випадкове) завдання шкоди* або шкоди, зумовленої ризикованістю авіації як виду транспорту з підвищеною небезпекою. Тоді як норми додатків 17, 18 та 19 присвячені питанням запобігання умисному завданню шкоди (*актами навмисної дії*) – актам незаконного втручання в безпеку цивільної авіації.

У цілому 800 норм, які здобули назву SARPs, згруповані у дев'ятнадцять додатків до конвенції [17].

Додатки до Чиказької конвенції, що стосуються забезпечення безпеки від актів незаконного втручання.

Як зазначають науковці, Чиказька конвенція є конституцією сучасного міжнародного повітряного права. Її основоположною ціллю є забезпечення безпечного та сталого розвитку цивільної авіації з метою забезпечення людства безпечною цивільною авіацією, у той час як зловживання цивільною авіацією несе загальну загрозу для безпеки миру [5]. ІКАО наділена повноваженнями ухвалювати **SARPS**, які спочатку розвивалися як суто технічні норми, а згодом як норми, які стосуються боротьби з актами, що загрожують безпеці цивільної авіації, вони закріплені в Додатках **17, 18 та 19** до Чиказької конвенції.

Додаток 17 розроблений з метою забезпечення безпеки цивільної авіації від актів незаконного втручання задля захисту пасажирів, екіпажу, наземного персоналу та інших осіб, він ухвалений **3 серпня 2017 року** та діє в десятій редакції. Додаток складається з наступних глав: визначення (Глава **1**), загальні принципи (Глава **2**), організація (Глава **3**), заходи запобіжного характеру (Глава **4**), менеджмент та заходи у відповідь на акти незаконного втручання (далі – АНВ) в безпеку цивільної авіації (Глава **5**) [18].

У *Главі 1* наведено визначення термінів, які використовуються в додатку, де актами незаконного втручання в безпеку цивільної авіації названі дії, що включають: *незаконне захоплення повітряного судна; руйнування повітряного судна, яке використовується; захоплення заручників на борту повітряного судна чи аеродромі; силове вторгнення в повітряне судно, аеропорт чи службові приміщення в аеропорту; демонстрування на борту повітряного судна, в аеропорту зброї чи засобу для завдання шкоди чи справжнього наміру вчинити злочин; використання повітряного судна для цілей завдання смерті, значних пошкоджень здоров'я чи власності або спричинення значної шкоди довкіллю; повідомлення недостовірної інформації, що впливає на безпеку повітряного судна в польоті чи на землі, та на безпеку пасажирів, екіпажу, наземного персоналу чи інших осіб в аеропорту або у його службових приміщеннях* [18].

У *Главі 2* (Загальні принципи) зазначено, що головною ціллю держав є забезпечення безпеки цивільної авіації у будь-який спосіб від актів незаконного втручання (п. **2.1**). Щоб держави могли досягнути таких цілей, додаток відсилає до положень *Керівництва з безпеки (ICAO Doc. 8973)* та Програми ІКАО з підготовки щодо безпеки авіації (*ICAO Training Program for Aviation Security*), які містять практичні заходи з досягнення цілей, вказаних в п. **2.1** додатку. Важливо звернути увагу, що рекомендації та стандарти, які містяться в додатку, підлягають застосуванню як для міжнародних, так і для внутрішніх сполучень, наскільки це можливо [18]. У вказаній главі передбачено, що держави зобов'язані обмінюватися інформацією щодо стану боротьби з актами незаконного втручання в безпеку цивільної авіації, а також рекомендовано трансформувати в національні законодавства результати *аудиту з безпеки*, в тому числі у двосторонні договори застереження про безпеку, надавати на запит іншої держави *програму з безпеки* та розробляти новітнє обладнання з метою забезпечення безпеки цивільної авіації.

У *Главі 3* (Організація) містяться низка стандартів, які, зокрема зобов'язують держави розробити у *письмовому вигляді програму з безпеки цивільної авіації* щодо запобігання актам незаконного втручання (п. **3.1.1**), створити орган, відповідальний за виконання вказаної програми (п. **1.1.2**), та повідомити ІКАО про можливі ризики, притаманні певній державі (п. **3.1.3**). Також на держави покладено обов'язок розробити та запровадити *програму з тренування персоналу* щодо запобігання актам незаконного втручання в безпеку цивільної авіації (п. **3.1.6**). Водночас положення національної програми з безпеки повинні бути імплементовані до програм з безпеки в аеропортах та на підприємствах-операторах, які здійснюють перевезення з території відповідної держави, на територію держави, у програми навчання авіаційного персоналу, що слідує за сертифікацією (п.п. **3.2, 3.3, 3.4 та 3.5**) [18].

Глава 4 (Запобіжні заходи щодо безпеки). У п. **4.1.1** зазначено, що кожна договірна держава повинна встановити такі заходи, які будуть перешкоджати пронесенню на борт повітряного судна будь-якої зброї чи іншого обладнання або речовини, що можуть бути використані як зброя. В цілому з цією метою створюються умови для перевірки та ідентифікації пасажирів, сканування багажу та вантажу та встановлення заборонних зон з обмеженим доступом в аеропортах (роз. **4.1–4.6**).

Низка положень регулює перевезення потенційно небезпечних осіб, щодо яких здійснюється адміністративне чи кримінальне розслідування, це зобов'язує держави забезпечити, щоб перевізник у програмі з безпеки передбачив спеціальні вимоги до перевезення таких осіб (п. 4.7.1.). Також перевезення зброї дозволяється спеціальним державним тренуваним персоналом, однак за згодою держав, між якими здійснюється перевезення, та тільки у роз'яженому вигляді та у місцях, до яких немає доступу сторонніх осіб (роз. 4.7) [18].

Глава 5 (Менеджмент та заходи у відповідь на АНВ у безпеку цивільної авіації). У п. 5.1.1. передбачено, що у випадку наявності підтвердженої інформації про те, що повітряне судно може піддатися акту незаконного втручання, держави зобов'язані повідомити державу відправлення, авіаційні служби та державу прибуття повітряного судна у такий спосіб, щоб забезпечити його безпеку. Держави зобов'язані забезпечити обмін інформацією, підготувати необхідний персонал для запобігання та реагування на АНВ (роз. 5.1.). У випадку, коли повітряне судно піддано акту незаконного втручання, держава, на території якої мав місце такий акт, зобов'язана забезпечити безпеку такому судну, пасажиром та екіпажу, поки вони на землі (5.2.1.), також на неї покладено обов'язок забезпечити безпечне надання повітряної траси (5.2.2.), можливість здійснити посадку (5.2.3.) та обов'язок повідомити всі відомі обставини та факти про повітряне судно, пасажирів та екіпаж, які потерпають від акту незаконного втручання, державі реєстрації такого судна, державі оператора повітряного судна, державам, чії громадяни на борту, та ІКАО (5.2.5.) [18].

Наведене свідчить, що Додаток 17 до Чиказької конвенції містить низку положень (стандартів, рекомендацій та практик), що визначають праксеологічні заходи та зобов'язання, виконання яких необхідне для запобігання АНВ та є реакцією на АНВ, і які потребують трансформації в національні законодавства з метою виконання загального зобов'язання держав щодо забезпечення безпеки цивільної авіації від АНВ.

Більш широкий опис виконання вимог положень Додатку 17 викладено у *Керівництві з безпеки (ICAO Doc. 8973)* та в *Програмі ІКАО з підготовки щодо безпеки авіації (ICAO Training Program for Aviation Security)*, ухвалених ІКАО.

Також після терактів у США в 2001 році ІКАО, на підставі низки резолюцій (ICAO Assemb. Res. A33-1, A33-2, A33-3, A33-4), започаткувала програму *Universal Security Oversight Program (U.S.A.P.)* з оцінки відповідності законодавства держав-членів ІКАО вимогам Додатку 17 до Чиказької конвенції [19], в межах якої проведено аналіз стану виконання державами відповідних зобов'язань.

Отже, неможливо погодитися з тим, що Додаток 17 в спрощеному порядку інкорпорує в свій текст положення Токійської, Гаазької та Монреальської конвенцій [8], скоріше Додаток 17 та додаткові документи, розроблені ІКАО, створюють міжнародно-правовий режим, спрямований на боротьбу з АНВ та безпеку цивільної авіації, що підлягає реалізації у спосіб ухвалення норм у національному законодавстві на підставі та у редакції положень, викладених у Додатку 17 та Керівництві з безпеки (ICAO Doc. 8973). Вказане підтверджується існуючою позицією, що положення Додатку 17 вимагають ухвалення на їх виконання національного законодавства, однак без національного законодавства не можуть регулювати відносини та практику всередині певної держави [20, р. 59]. Відповідно, висновок про створення окремого режиму боротьби з АНВ вдається цілком обґрунтованим, оскільки кількість учасників Чиказької конвенції сягнула 188 держав, які на підставі ст. 38 конвенції зобов'язані дотримуватися стандартів, викладених в Додатку 17, а відтак, вказані норми можуть створити міжнародно-правовий звичай [21].

Додаток 18 унормовує питання перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом. Деталізовані правила та рекомендації щодо виконання вимог Додатку 18 викладено в *Технічних інструкціях щодо безпечного перевезення небезпечних предметів повітряним транспортом (ICAO Doc. 9284)*. У додатку наведені загальні вимоги до перевезення, маркування небезпечних предметів, в тому числі, встановлені вимоги до відповідальності навантажувача небезпечних предметів та їх перевізників. У п. 1. зазначено, що перевезення небезпечних предметів повітряним транспортом заборонено, окрім тих предметів, які визначені *ICAO Doc. 9284*. Також передбачено, що відправники небезпечних предметів зобов'язані перевірити

пакування та маркування таких предметів перед перевезенням та повідомити про це перевізника (Глава 7). Перевізник зобов'язаний не приймати до перевезення небезпечні предмети, якщо вони не запаковані належним чином та не промарковані (Глава 8), а держави зобов'язані повідомити пасажирів про предмети, що заборонені до перевезення, найбільш ефективним способом.

Також держави зобов'язані забезпечити контроль за перевезенням небезпечних предметів, співпрацювати з іншими державами з метою розслідування випадків порушення відповідної заборони, а також організувати виконання вимог *Технічних інструкцій щодо безпечного перевезення небезпечних предметів повітряним транспортом* та дотримуватися їх (Глава 11).

У Додатку 18 передбачено, що він містить правила рекомендованої практики, однак у спеціально визначених випадках (п. 2.2.1) кожна договірна держава зобов'язана взяти всі необхідні заходи з метою дотримання положень *Технічних інструкцій щодо безпечного перевезення небезпечних предметів повітряним транспортом (ICAO Doc. 9284)*, і лише у випадку неможливості привести своє законодавство у відповідність до *ICAO Doc. 9284*, зобов'язана повідомити ІКАО про інші процедури, передбачені національним законодавством [22].

Вказані положення Додатку 18 фактично закріплюють обов'язкове виконання рекомендацій, наведених в цьому Додатку, що може бути підставою вважати деякі положення (однак не весь Додаток 18) обов'язковими для виконання державами, з відповідними наслідками, а саме: в разі невиконання таких зобов'язань виникає відповідальність держави.

Додаток 19 був ухвалений на виконання Рекомендації Ради директорів Конференції з глобальної стратегії безпеки цивільної авіації (Монреаль 20–22 березня 2006 року) та Конференції з безпеки на вищому рівні (Монреаль 29 березня – 1 квітня 2010 року), які визнали необхідність у розробленні нового додатку до Чиказької конвенції. Метою цього додатку було сприяння активному розвитку стратегії з безпеки цивільної авіації, яка ґрунтується на впровадженні Державної програми з безпеки. Додаток 19 вперше був опублікований 23 лютого 2013 року та набув чинності 14 листопада 2013 року [23].

Згідно з пунктом 3.1. Додатку встановлено, що кожна держава повинна створити програму з керування безпекою в державі (*Safety management system*), з метою досягнення найвищого рівня безпеки (в технічному аспекті). Порядок заснування такої програми та її виконання передбачений Керівництвом з безпеки (*ICAO Doc. 9859*). У відповідності до Глави 5 Додатку, з метою проведення ефективного аналізу ризиків, кожна держава зобов'язується створити систему обліку та звітності щодо інцидентів у повітрі. Причому, рекомендовано надавати за запитом зацікавленої держави відповідні відомості, що містяться в такій базі даних. У додатку 1 до Додатку 19 передбачено обов'язок держав ухвалити таке законодавство, яке б забезпечило ефективне функціонування програми керування безпекою, та наведено типовий план такої програми [23].

Вказаний додаток, як і Додаток 18, містить обов'язкові до виконання норми, що раніше для додатків не було характерним. Ці норми сприймалися скоріше як необов'язкові до виконання та як норми-рекомендації, від яких держави можуть відступити.

На нашу думку, тенденція надання обов'язкової сили певним нормам Додатків 18 та 19 спричинена тим, що значний період часу авіаційне законодавство держав не відповідало рекомендаціям *SARPs*, що потребувало відповідної реакції на це міжнародної спільноти. Однак вона також була відсутня, що зумовило появу наступних висловлювань: «Якщо держави, які зобов'язані привести внутрішнє законодавство у відповідність до *SARPs*, ігнорують свою відповідальність, а ІКАО протягом значного періоду часу залишалася «сліпою» щодо наявних невідповідностей у практиці, – то певна потужна держава, така як США, може за загальним консенсусом бути наділена повноваженням здійснювати моніторинг та застосовувати санкції до порушників» [10].

Вказані твердження здобули практичну реалізацію, зокрема, Конгрес США в 1985 році ухвалив *Foreign Airport Security Act*, яким уповноважив Федеральне управління цивільної авіації США (FAA) здійснювати оцінку безпечності іноземних аеропортів та перевізників, які виконують рейси сполученням із та на територію США, та у випадку невідповідності вимо-

гам, викладеним в Додатку 17 до Чиказької конвенції, в цілях громадської безпеки, Президент США був наділений повноваженнями: заборонити сполучення з відповідним аеропортом та заборонити здійснювати перевезення будь-якому перевізнику, а у випадку порушення заборони – накласти штраф на порушника [24]. США, використовуючи вказаний акт, розірвали договори про повітряне сполучення з Бейрутом (Ліван) в 1985 році, Боготою (Колумбія) в 1995 році та Афінами (Греція) в 1996 році [25]. У продовження вказаної політики США запровадили програму *Aviation Safety Assessment Program (IASA)*, яка наразилася на значну критику, оскільки не була прийнята ідея, що навіть потужна держава може відігравати роль поліцейського. Це змусило ІКАО ухвалити в 1994 році резолюцію А 32-11, якою було запроваджено програму *Safety Oversight Program (SOP)*, що хоча і не була ефективною, однак відразу виявила, що 51 % держав не привели своє законодавство у відповідність до SARPs [26].

Необхідно зазначити, що на заміну зазначені програми ІКАО запровадило програму більш ефективну – *Universal Safety Oversight Program (U.S.O.P.)*, її завданням було оцінювання виконання державами додатків 1, 6 та 8 до Чиказької конвенції [27]. До 2004 року було проведено аудит 181 держави-члена ІКАО, в результаті якого всі розбіжності в практиках держав із SARPs підлягали або узгодженню, або повідомленню ІКАО та узагальненню, з наступною імплементацією в додатки до Конвенції. В межах вказаної програми було створено публічну базу, яка містить результати проведення аудиту як з дотримання вказаних додатків, так і інших додатків до Чиказької конвенції [10]. З нею можна ознайомитися на сайті ІКАО.

Підсумовуючи вказане, зазначимо таке:

- Чиказька конвенція встановила основоположні вимоги щодо забезпечення безпеки цивільної авіації у двох аспектах: випадкового завдання шкоди – *safety* (технічний аспект) та навмисного завдання шкоди *secutiry* (боротьба з АНВ);

- зобов'язання, покладені на держави Чиказькою конвенцією 1944 року, обґрунтовано поділяють на самовиконувані та несамовиконувані норми. Останні зобов'язують держави-члени ІКАО приводити у відповідність до положень SARPs, ухвалених ІКАО, свої національні законодавства;

- хоча правова природа SARPs залишається дискусійною, однак спостерігається тенденція поступової зміни у сприйнятті положень SARPs: від норм-рекомендацій – до норм, які містять обов'язки (обов'язкові приписи), що напевно зумовлено об'єктивним бажанням держав світу досягнути більшого ступеня уніфікації національних авіаційних правил та практики;

- вказана уніфікація забезпечується імплементацією SARPs в норми національних законодавств, що створює певний уніфікований міжнародний правовий режим регулювання діяльності цивільної авіації.

Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, які вчинені на борту повітряного судна, підписана в Токіо 14.09.1963 р. (Токійська конвенція).

Вказана конвенція була підписана 14 вересня 1963 року та набрала чинності 4 грудня 1969 року, Україна приєдналася до конвенції 21 грудня 1987 року на підставі Указу Президії Верховної Ради УРСР, із застереженнями, що вирішення спорів може здійснюватися на підставі згоди всіх сторін спору, та що конвенція не може порушувати інші зобов'язання України [28]. Відповідно до статті 1 конвенції, вона застосовується до кримінальних правопорушень та до дій, які є чи не є правопорушеннями, однак загрожують безпеці повітряного судна, що вчиняються особами, які знаходяться на його борту, або які загрожують підтриманню порядку чи дисципліни на борту повітряного судна. Ст. 12 конвенції одним з видів незаконного діяння визнає незаконне захоплення повітряного судна, що визначається як незаконний силовий вплив з метою керування повітряним судном чи підготовкою до такого. Положення конвенції 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 (п. 2. ст. 5), або на поверхні води у відкритому морі, або на поверхні, в межах території іншої держави [28], однак положення конвенції не підлягають застосуванню, якщо пункт відправлення та пункт призначення знаходяться в межах однієї держави (п. 1. ст. 5).

Згідно з Главою 3 конвенції, командир повітряного судна має право припинити кримінальні правопорушення чи інші небезпечні діяння, які загрожують безпеці цивільної авіації.

Результатом таких дій може бути застосування фізичної сили, залучення пасажирів 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 угому повітряного судна, однак вказані дії можуть бути вжиті у відповідності до національного законодавства (ст. 13). Стосовно інших правопорушень, відсутні обов'язки держави щодо розслідування таких випадків, однак закріплено, що таким особам має бути забезпечено такий же рівень правового захисту, як і для громадянина держави, в якій така особа висаджена.

Необхідно звернути увагу, що п. 2 ст. 16 конвенції передбачає, що конвенція не встановлює обов'язку держав видавати осіб, які вчинили дії, що загрожують безпеці цивільної авіації, однак не виключається можливість їх видачі в країну місця реєстрації повітряного судна, щодо якого було вчинено АНВ. Відповідно до п. 1 ст. 16 конвенції питання видачі можуть бути врегульовані між державами-учасниками конвенції або на підставі спеціального договору про видачу осіб, які вчинили кримінальні злочини, або на підставі спеціального внутрішнього закону, який повинен імплементувати положення п. 1 ст. 16 конвенції.

Визначальним, з точки зору досконалості механізму переслідування та запобігання АНВ, 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, посилення державою на те, що АНВ вчинено саме через політичні, релігійні чи расові переконання, в повній мірі звільняють держави від виконання зобов'язань за вказаною конвенцією.

У доктрині Токійська конвенція неодноразово критикувалася через те, що не встановлювала чіткого зобов'язання держав розслідувати чи видавати осіб, що вчинили АНВ, а також через відсутність в конвенції визнання, що угон повітряного судна є злочином, хоча конвенція була успішною саме у визначенні, що певні АНВ є небезпечними для цивільної авіації, однак не встановлювала чіткого механізму розв'язання вказаних проблем [8]. Аналогічна точка зору зустрічається у вітчизняній науці, де також вказувалося, що нечіткість конвенції вимагала подальшої роботи з її удосконалення [29].

У загальному вигляді, Токійська конвенція визначила в ст. 1, що незаконні дії, в тому числі, угон повітряного судна, загрожують безпеці цивільної авіації; держави-учасники конвенції зобов'язані встановлювати в національному законодавстві положення, за якими командир повітряного судна має повноваження припинити АНВ, а у випадку захоплення повітряного судна держави зобов'язані припинити АНВ; однак відсутнє зобов'язання розслідувати та видавати осіб, які вчинили АНВ, також угон судна не визнано кримінальним злочином.

Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 року (Гаазька конвенція) набула чинності 14 жовтня 1971 року, для України конвенція набула чинності 21 лютого 1972 року [52].

Удосконалюючи положення Токійської конвенції, ООН розробило Гаазьку конвенцію про захоплення повітряного судна, в преамбулі якої 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»* [30].

Статтею 1 конвенції визнано, що 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 у ній є міжнародним злочином. Конвенція застосовується в тому випадку, коли або місце відправлення, або місце фактичного приземлення знаходяться в інших державах, ніж держава реєстрації повітряного судна [31].

Найперший захід, які держави зобов'язані вчинити в разі незаконного захоплення повітряного судна чи безпосередньо перед цим, це вжиття всіх необхідних заходів, спрямованих

на припинення незаконного захоплення повітряного судна та найскоріше відновлення законного контролю над ним (ст. 9) [31]. Ані способи, ані межі таких дій конвенція не визначає, водночас наведені положення, з нашої точки зору, зобов'язують держави ухвалити відповідні норми в національному законодавстві, що створило би правову підставу для діяльності уповноважених державних органів на виконання зобов'язань, передбачених ст. 9 конвенції.

Стаття 2 конвенції зобов'язує держав-членів застосувати суворі заходи покарання щодо осіб, які вчинили АНВ. Деталізуючи положення статті 2, статтю 4 конвенції на держави покладено обов'язок вжити необхідних заходів з метою встановлення юрисдикції над розслідуванням АНВ, а саме: а) на державу реєстрації повітряного судна, б) на державу місця посадки повітряного судна, в) на державу-орендаря повітряного судна або г) на державу, на території якої знаходиться підозрюваний злочинець, однак вона його не видає. Водночас, конвенція не встановлює, які саме заходи мають бути вчинені державою, однак зазначає, що вони мають бути передбачені національним законодавством [31].

У відповідності до ст. 6 конвенції на держави покладено обов'язок, в разі необхідності, взяти під варту підозрюваного у вчиненні АНВ з метою забезпечення його присутності протягом строку, необхідного для вжити заходів кримінального розслідування чи видачі. Необхідно зауважити, що на державу, яка здійснює затримання, покладено також обов'язок забезпечити право на захист такої особи та повідомити інші зацікавлені держави про факт арешту.

Зі ст. 7 вбачається, що конвенція зобов'язує державу або прийняти рішення про видачу особи, яка вчинила АНВ, або передати справу на розслідування своїм компетентним органам, які мають розслідувати вказану справу в загальному порядку (ст. 7), причому, видача може здійснюватися на підставі конвенції або держава зобов'язана в міжнародних договорах вказати незаконне захоплення повітряного судна, яке є екстрадиційним (ст. 8) [31]. З метою здійснення можливим кримінального переслідування осіб, які вчинили захоплення повітряного судна, держави зобов'язані надавати найбільшу правову допомогу у розслідування вказаних дій (ст. 10). Важливість і небезпека незаконного захоплення повітряних суден, крім іншого, стало підставою виникнення зобов'язання держав повідомляти ІКАО про випадки захоплення повітряних суден (ст. 11) [31].

У науці відзначалося, що в цілому вказана конвенція є першим значним досягненням у питанні щодо запобігання захопленню повітряних суден, вона містила чіткі зобов'язання держав, поряд з тим наголошувалося, що процедури кримінального переслідування в різних державах різняться, відповідно – не було досягнуто однаковості у питаннях притягнення осіб до відповідальності [32].

Таким чином, Гаазька конвенція деталізувала механізм правових наслідків незаконного захоплення повітряних суден, започаткованих Токійською конвенцією, поклавши 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 виникав обов'язок видати особу, що вчинила захоплення, іншій зацікавленій державі, у спосіб, передбачений національним законодавством, яке на підставі вказаної конвенції держави-учасники були зобов'язані ухвалити. Водночас, конвенція не стосувалася жодних інших актів, що загрожують безпеці цивільної авіації, про які було згадано в Токійській конвенції.

Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписана в Монреалі 23 вересня 1971 року (Монреальська конвенція), набрала чинності для України 26 січня 1973 року [33].

У преамбулі конвенції визнано, що АНВ в безпеку цивільної авіації завдають значної шкоди та впливають на довіру до цивільної авіації, а відповідно, з метою їх запобігання держави визнали необхідність вжиття заходів щодо покарання осіб, які вчинили такі акти [33].

У розвиток положень ст. 1 Токійської конвенції 1963 року, Монреальська конвенція у статті 1 визначила злочинами будь-які дії зі вчинення, спроби вчинення чи співучасть у вчиненні: *акт насилля стосовно іншої особи на борту повітряного судна, руйнування чи пошкодження повітряного судна, поміщення на повітряне судно речовини, яка може пошкодити по-*

вітряне судно, пошкодження аеронавігаційного обладнання чи втручання в його роботу та повідомлення завідомо неправдивих відомостей, що може загрожувати безпеці цивільного повітряного судна, що експлуатується (з моменту передполітної підготовки, закінчуючи 24 годинами після приземлення (ст. 2)) [33].

У конвенції наведена низка зобов'язань держав, виконання яких має забезпечити мету конвенції – покарання осіб, які вчинили АНВ. Так, наприклад, вказано, що держави зобов'язуються до таких осіб застосовувати суворі заходи покарання (ст. 3), встановивши юрисдикцію над злочинами АНВ у випадках, аналогічних перелічених в Токійській конвенції, та у випадку, якщо договірна держава відмовляється від видачі злочинця (ст. 5); у відповідності до вимог національного законодавства держави зобов'язані вжити попередніх заходів для арешту підозрюваного з метою та на строк, необхідний для проведення попереднього розслідування чи видачі особи (п. 1 ст. 6.); держава зобов'язана провести попереднє розслідування фактів щодо АНВ (п. 2. 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.) [33].

Згідно зі ст. 7 конвенції, на державу, на території якої знаходиться явний злочинець, покладено обов'язок здійснити кримінальне переслідування такої особи у порядку, який передбачено національним законодавством для злочинів серйозного характеру, або видати його.

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 АНВ є злочинами, які передбачають видачу (екстрадицію) (ст. 8). Виконання положення ст. 8 в конвенції забезпечується положеннями ст. 11, яка передбачає обов'язок держав надавати найбільш повну правову допомогу в кримінально-процесуальних діях щодо осіб, які вчинили АНВ.

Монреальська конвенція вперше поклала на договірні держави обов'язок вчиняти всі практично можливі дії, передбачені міжнародним та національним правом, з метою запобігання злочинам, передбачених у конвенції (п. 1. ст. 10).

Узагальнимо, що Монреальська конвенція:

- визначила основною своєю метою притягнення до суворого покарання осіб, які вчинили АНВ;

- визначила діяння, які є АНВ, та водночас закріпила, що АНВ є злочинами (у розвиток положень ст. 1 Токійської конвенції в частині визначення, які саме небезпечні дії є кримінальними правопорушеннями);

- нормативно закріпила низку обов'язків держав щодо попереднього розслідування АНВ, притягнення до відповідальності осіб, які вчинили АНВ саме як за важкий злочин, а в разі невчинення дій, спрямованих на притягнення до кримінальної відповідальності, зобов'язала держави видати підозрюваного у вчиненні АНВ;

- вперше поклала обов'язок на держави запобігати актам АНВ всіма заходами, передбаченими міжнародним та національним правом.

У міжнародно-правовій науці Токійську, Гаазьку та Монреальську конвенції піддавали критиці через значну незрозумілість положень, застосування яких зрештою не призвело до встановлення беззаперечного порядку покарання чи видачі осіб, які вчинили АНВ [34]. Низька ефективність механізму Монреальської конвенції була продемонстрована в справі Лівія проти США (**Lockerby Case**), де механізм конвенції був замінений Резолюціями Ради Безпеки ООН 731 та 748, які були визнані судом ООН як такі, що мають першочергове значення у порівнянні з будь-якими зобов'язаннями держав, що виникають з міжнародних договорів [35].

Недотримання державами зобов'язань, що впливали з Токійської, Гаазької та Монреальської конвенцій, спонукало виникнення ініціативи держав Великої сімки (G-7), яким належить більше ніж 70 % світового ринку перевезень, до ухвалення Боннської декларації «Про угон повітряних суден». Остання хоч і не була міжнародним договором *per se*, однак передбачала можливість забороняти повітряне сполучення з державами, що порушували обов'язки, передбачені Токійською, Гаазькою та Монреальською конвенціями [36]. Україна та колишні республіки Союзу РСР не приєдналися до декларації.

Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, ухваленої в Монреалі 23 вересня 1971 року (Монреальська конвенція), який набрав чинності для України 2 лютого 1990 року [37].

У преамбулі наведеного Протоколу держави визнали, що серйозне занепокоєння викликають випадки застосування насилля до осіб в аеропортах, до самих аеропортів чи повітряних суден, які не знаходяться в експлуатації, що підриває віру в міжнародну цивільну авіацію, загрожує її впорядкованому розвитку та вимагає покарання злочинців. Договірні сторони погодилися доповнити Монреальську конвенцію ст. 1 *bis*, де визначили, що будь-яка особа вчиняє злочин, якщо вона незаконно, умисно використовує будь-який пристрій, речовину чи зброю та вчиняє акт насилля стосовно особи в аеропорту, що може завдати серйозні ушкодження або смерть або руйнує чи значно пошкоджує обладнання аеропорту, повітряні судна, які не використовуються, або створює перешкоди у роботі служби аеропорту, який обслуговує міжнародну цивільну авіацію (ст. 2) [38].

Оскільки вказаний Протокол, що є доповненням до договору, разом з Монреальською конвенцією становить одне ціле, то міжнародно-правовий механізм, передбачений конвенцією, застосовується і до актів, передбачених протоколом, а відповідно – доповнює види АНВ, які мають бути визначені злочинами в національному законодавстві.

Конвенція про маркування пластикових вибухових речовин з метою їх виявлення, підписана 1 березня 1991 року, набрала чинності для України 17 травня 1999 року [39].

У преамбулі конвенції зазначено, що оскільки держави занепокоєні випадками тероризму та їх наслідками, а для вчинення таких актів використовуються відповідні пластикові вибухові речовини, виникла нагальна потреба в маркуванні таких засобів з метою спрощення їх ідентифікування [40].

Як вказано у ст. 2 цієї Конвенції, всі держави-учасники зобов'язуються прийняти 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), а також 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 (ст. 4.). З метою слідкування за належністю виконання вказаних обов'язків, 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 (ст. 5).

Із тексту конвенції вбачається, 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.

Ухвалення вказаної конвенції стало наслідком трагічної події – це була реакція міжнародної спільноти на підлив літака компанії «Пан Америка» 21 грудня 1988 року (рейс 103) над м. Локербі (Шотландія), в результаті якого Рада Безпеки ООН ухвалила Резолюцію 635, нею зобов'язала ІКАО інтенсифікувати роботу над міжнародним договором про заборону виробництва немаркованих пластикових вибухових речовин, хоча професор Мільде вказував, що ця конвенція не є панацеєю, а лише кроком у мозаїці загального правового регулювання [41].

Міжнародна конвенція про боротьбу з фінансуванням тероризму від 16 вересня 2001 року, яка набрала чинності для України 6 грудня 2002 року [42].

У преамбулі цієї конвенції держави визнали, що вони глибоко занепокоєні ескалацією актів тероризму в усіх його формах та проявах, засуджуючи злочини тероризму, які загрожують дружнім відносинам між державами та народами, а також загрожують територіальній цілісності та безпеці держав. З цієї метою ст. 2 конвенції закріплює, що будь-яка особа чинить злочин, якщо вона будь-яким методом, прямо чи опосередковано, незаконно та умисно надає кошти або здійснює їх збір з наміром, щоб вони використовувалися, або при усвідомленні того, що вони будуть використані, повністю чи частково, для вчинення: а) будь-якого діяння, що є

злочином відповідно до сфери застосування одного з договорів, які перелічені в додатку до конвенції; б) будь-якого іншого діяння, яке може викликати смерть цивільної особи або будь-якої іншої особи, коли метою такого діяння є залякування населення чи змушення уряду держави чи міжнародної організації вчинити будь-яку дію або утриматися від такої [43]. У додатку до конвенції, серед інших договорів, містяться посилання на: Конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, вчинену в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, вчинену в Монреалі 23 вересня 1971 року, та Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію, що доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, вчинену в Монреалі 23 вересня 1971 року.

Із вказаного випливає, що фінансування будь-якою особою вчинення чи замаху на вчинення АНВ, які визначені кримінальними злочинами за Гаазькою, Монреальською конвенціями та Монреальським протоколом, в міжнародному праві вважається кримінальним злочином або злочином міжнародно-правового характеру.

Відповідно до положень ст. 4 Конвенції на держави покладено обов'язок встановити у своєму внутрішньому законодавстві норми, якими фінансування актів, вказаних в конвенції, є злочином, та відповідно передбачити покарання, які відповідають тяжкості такого злочину. Також держави зобов'язані вживати заходи, щоб зробити можливим притягнення до відповідальності юридичних осіб, які здійснюють фінансування вказаних актів [43]. Додатково на держави покладено обов'язок виявляти, розшукувати та вживати всіх необхідних заходів, передбачених національним законодавством, з метою конфіскації грошових коштів, які використовуються для вчинення злочинів фінансування.

Конвенція зобов'язує держави розслідувати злочини щодо фінансування тероризму, а у тому випадку, коли держава відмовляється від розслідування, вона зобов'язана видавати особу, яка вчинила такий злочин (ст. 10), також сам злочин вважається для цілей відносин між державами екстрадиційним (ст. 11) [43].

Отже, вказана конвенція зобов'язує держави встановити у своєму внутрішньому законодавстві норми, які визначають фінансування актів тероризму, в тому числі АНВ, злочинами та передбачити за них відповідальність в такий мірі, в якій вона є співмірною з важкістю вказаних злочинів, та зобов'язує держави розслідувати такі злочини, притягувати до відповідальності осіб, що їх вчинили, а у випадку відмови від розслідування – видавати (екстрадувати) злочинців до інших зацікавлених держав.

Міжнародна конвенція про боротьбу з бомбовим тероризмом, прийнята 15 грудня 1997 року, набрала чинності 23 травня 2001 року, Україна приєдналася 26 березня 2002 року [44].

У преамбулі конвенції фактично зазначено причину її прийняття – стурбованість держав серйозними випадками тероризму у всіх його проявах, подолання такого явища як тероризм.

Ст. 2 визначає, що будь-яка особа чинить злочин, якщо вона незаконно й умисно доставляє, розміщує, приводить в дію або підриває вибуховий або інший смертоносний пристрій в межах місць громадського користування, державного або урядового об'єкта, об'єкта системи громадського транспорту або об'єкта інфраструктури, або таким чином, що це спрямовано проти них: а) з наміром заподіяти смерть або серйозне каліцтво; або б) з наміром вчинити значне руйнування такого місця, об'єкта або системи, коли таке руйнування спричиняє, або може спричинити великі економічні збитки [45].

У конвенції, також як і у вказаних вище міжнародних договорах, зазначено, що держави мають вжити законодавчих заходів, щоб особи, що вчинили злочин, який визначено у цій конвенції, підлягали відповідному покаранню, незважаючи на його причини – релігійні, філософські чи політичні (ст. 5).

Конвенція зобов'язує держави забезпечити перебування особи, яка вчинила акт тероризму, на території відповідної держави, з метою розслідування такого акту, а у випадку відмови від розслідування – видати особу, яка підозрюється у вчиненні злочину, передбаченого

конвенцією (ст. 8). На держави також покладено обов'язок співпрацювати у питаннях запобігання актам тероризму та в сфері розслідування та видачі засуджених осіб.

Отже, вказана конвенція, як і попередні, ухвалені під егідою ООН, встановлюють низку зобов'язань держав щодо ухвалення в національному законодавстві спеціальних норм, які б визначали «бомбовий тероризм» злочином, внаслідок чого покладають на держави-сторони конвенції обов'язок здійснювати розслідування таких злочинів, притягувати до відповідальності осіб за вчинення вказаних злочинів, а у випадку відмови від розслідування – видати особу, яка скоїла акт тероризму.

Висновки. Підсумовуючи наведене вище, доходимо до висновку, що Токійська, Гаазька та Монреальська конвенції заклали підвалини міжнародного співробітництва держав у боротьбі з АНВ в безпеку цивільної авіації. Вказані конвенції зобов'язали держави ухвалити відповідні внутрішні законодавчі норми, якими визначити, що АНВ, які загрожують безпеці цивільної авіації, є кримінальними злочинами, що підлягають розслідуванню та за їх вчинення виникає відповідальність, що відповідає серйозності вчиненого, а у випадку відмови держави від розслідування – зобов'язали таку державу видавати осіб, які вчинили вказані злочини, іншим зацікавленим державам. Згодом Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреальський протокол), Міжнародна конвенція про боротьбу з фінансуванням тероризму, Міжнародна конвенція про боротьбу з бомбовим тероризмом доповнили види АНВ, однак міжнародно-правові зобов'язання держав, первинно встановлені у вищезгаданих конвенціях, не змінилися, а лише були доповнені обов'язком запобігання АНВ.

Із вказаного вбачається, що попередній висновок про самовиконувані та несамовиконуванні зобов'язання і в цьому випадку знаходить своє підтвердження, оскільки конвенції встановлюють обов'язок доповнити національне законодавство нормами, які передбачають, що АНВ є злочином (несамовиконване зобов'язання), тоді як обов'язок співпраці держав щодо розслідування та запобігання АНВ не потребує ухвалення окремих законодавчих норм (самовиконувана норма), та залежить від поведінки держави, хоча і не виключає встановлення законодавчого регулювання, зокрема, порядку екстрадиції та ін. В цілому, узагальнений обов'язок держав-учасників вищевказаних конвенцій в світлі виконання обов'язку держав із забезпечення безпеки цивільної авіації в аспекті *security* можна уніфікувати та узагальнити до обов'язку *видай або покарай (aut dedere aut punire)*.

Список використаних джерел:

1. Міжнародне право: Основні галузі : Підручник /за ред. В.Г. Буткевича. К. :Либідь, 2004. 816 с.
2. An introduction to Air Law / prof. Dr. I.H. Ph.Diederiks-Verschoor. 7-th revised edition. Kluvert law international, 2001. P. 261.
3. Перелік договорів про міжнародне сполучення / Державна авіаційна служба. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/ugodi-pro-povitryane-spoluchennya>
4. Рыжий В.И. Международно-правовые последствия актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.11. К., 1983. 11 с.
5. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038
6. Международное право : учебник /отв. ред. В.И. Кузнецов, Б.Р. Тузмухамедов. 2-е изд., перераб. и доп. М. :Норма, 2007. 944 с.
7. Ruwantissa Abeyratne. Aviation Security Law. Sperlag Berlin Heidelberg, 2010. P. 281.
8. Paul S. Dempsey. Aviation Security: the Role of Law in the War Against Terrorism. *Columbia Journal of Transnational Law*. 2003, November 3. Volume 41. URL: <http://ssrn.com/abstract=1799387>
9. ICAO Doc 7300
10. Paul S. Dempsey. Complaine & Enforcement in International Law: Achiving Global Uniformity in Aviation Safety. *Noth Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation*. 2004. Volume 30, Article 1. URL: <http://sholarshiplaw.unc.edu/neilj/vol30/iss/1>

11. Статус Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_011
12. Jordan J. Paust, Self-Executing Treaties. *AM. J. Int'L L.* 1988. P. 760, 776.
13. Tomas Buergethal. The elimination of the multitude of conflicting national aeronautical regulation, through the domestic implementation of the regulatory SARPS prescribed in the Annexes, would be an immense step forward in facilitating international civil aviation. *Law Making in the International Civil aviation.* 1969. P. 102.
14. Paul S. Dempsey. The Role of the international Civil Aviation Organization on Deregulation, Discrimination, Dispute Resolution. *J. Air L. & Com.* 1987. P. 529. URL: <http://scholar.smu.edu/jale/vol.52/iss3/2>
15. Michle Milde. The Chicago Convention – are Major Amendments Necessary or Desirably 50 years Later? *Annals of Air & Space L.* 1994. P. 401, 426.
16. Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М.: Наука, 1989. С. 78.
17. Freer D. ICAO at 50 Years: Riding the Flywheel of Technology. *ICAO J.* 1994, September. P. 19, 28.
18. Annex 17 to Chicago Convention, Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference. 10th edition / ICAO. URL: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17.aspx>
19. ICAO Doc. 8973/9
20. Jung Sang Yool. A Legal Analysis of Aviation Security under the International Legal Regime : a thesis submitted to McGill University in partial fulfillment of the requirements of the degree of master of Laws (LLM). March, 2005. URL: http://digitool.library.mcgill.ca/webclient/StreamGate?folder_id=0&dvs=1542021853436~518
21. Michael Sassella. The International Civil Aviation Organization: its Contribution to International Law. URL: <http://classic.austlii.edu.au/au/journals/MelbULawRw/1971/3.pdf>
22. URL: <http://www.theairlinepilots.com/forumarchive/quickref/icao/annex18.pdf>
23. URL: <https://www.casa.gov.au/file/157236/download?token...kPo>
24. Foreign Airport Security: Act of 1985. Pub. L.No. 99–83.
25. DOT Order 93-10-26, DOT Order 85-7-45, Order 95-9-15.
26. Anthony Broderick & James Loos. Government Aviation Safety Oversight – Trust, But Verify. *J. Air L. & Com.* 2002. P. 1035, 1039.
27. Safety Oversight Audit Manual: ICAO Doc. 9735 (2000).
28. Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (Токио, 14 сентября 1963 г.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/995_244
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. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vnau_2016_4_16
30. Статус Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) (по состоянию на 1 ноября 2001 г.). URL: httpshttp://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_006
31. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (16 декабря 1970 года). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aircraft_seizure.shtml
32. Criminal Acts Against Civil Aviation / U.S. Federal Aviation Administration. 3(2001). URL: <https://nsarchive2.gwu.edu/NSAEBB/NSAEBB165/faa8.pdf>
33. Статус Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.) (по состоянию на 1 ноября 2001 г.). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_003
34. Claude Emanuelli. Legal Aspects of Aerial Terrorism; The Piecemeal vs. Comprehensive Approach. *J. Int'l L. Econ.* 1975. P. 503.
35. Libya v. United States. *I.L.M.* 1992. P. 671.
36. James Bussuttil. The Boon Declaration on International Terrorism: a Non-Binding International Agreement on Aircraft Hijacking. *Int'l L. & Com. L.Q.* 1982. P. 474, 480–481, 487.

37. Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами спрямованими проти безпеки цивільної авіації, ухвалена в Монреалі 23 вересня 1971 року (набрав чинності для України 2 лютого 1990 року). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_002

38. Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (подписан в Монреале 24 февраля 1998 года). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/airports.shtml

39. Статус Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_010

40. Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (принята в Монреале на дипломатической конференции, проведенной ИКАО 12 февраля – 1 марта 1991 года). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/markconv.shtml

41. Michael Milde. Law and Aviation Security. *Air and Space Law; De lege Ferenda / Essays in Honour of Henri Wassenbergh*. 1992. P. 96.

42. Статус Міжнародної конвенції про боротьбу з фінансуванням тероризму. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_c84

43. Міжнародна конвенція про боротьбу з фінансуванням тероризму. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_518

44. Статус Международной конвенции о борьбе с бомбовым терроризмом (Нью-Йорк, 15 декабря 1997 года). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_c89

45. Міжнародна конвенція про боротьбу з бомбовим тероризмом. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_374

** Маловацький Олексій Володимирович – здобувач Інституту законодавства Верховної Ради України.*

Стаття надійшла до редакції 1 листопада 2018 р.

УДК 341.322.5

Володимир Пилипенко *

ВОЄННІ ЗЛОЧИНИ ЯК СЕРЙОЗНІ ПОРУШЕННЯ ЖЕНЕВСЬКИХ КОНВЕНЦІЙ 1949 РОКУ В КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВА

У статті досліджуються види воєнних злочинів у міжнародному кримінальному праві. Особлива увага приділяється аналізу таких складів воєнних злочинів, як серйозні порушення Женевських конвенцій 1949 р., що вчиняються під час міжнародних збройних конфліктів; інші серйозні порушення правил ведення міжнародних збройних конфліктів; серйозні порушення Женевських конвенцій 1949 р., що вчиняються під час неміжнародних збройних конфліктів; інші серйозні порушення правил ведення неміжнародних збройних конфліктів. Окрема увага в статті приділяється аналізу міжнародного звичаєвого права щодо кваліфікації воєнних злочинів, вчинених під час міжнародних та неміжнародних збройних конфліктів.

Ключові слова: *воєнні злочини, міжнародні кримінальні трибунали, Міжнародний Кримінальний суд, збройний конфлікт міжнародного характеру, збройний конфлікт неміжнародного характеру, Женевські конвенції 1949 року, Додактовий протокол I і Додактовий протокол II до Женевських конвенцій та ін.*