
РОЗДІЛ 11. МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 343.3

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2021.04.62>

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗЛОЧИНИ ПРОТИ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ ПІДХІД

Мошняга Л.В.,

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри права та правового регулювання авіаційної діяльності

Льотної академії

Національного авіаційного університету

moshnayga_lv@ukr.net

ORCID:0000-0002-9565-735X

Мошняга Л.В. Кримінальна відповідальність за злочини проти безпеки авіаційного транспорту: міжнародно-правовий підхід.

У статті досліджено злочини проти безпеки авіаційного транспорту, які можна розділити на дві групи: захоплення повітряних суден та інші злочини проти безпеки цивільної авіації.

Вивчено та досліджено нормативно-правове визначення класифікації злочинів міжнародного характеру, розбіжності в юридичній кваліфікації і термінологічному визначенні вказаних злочинів за законодавством іноземних держав, а також відсутність практичного застосування правових норм конвенцій щодо боротьби зі злочинами міжнародного характеру, в частині екстрадиції, що створює певні труднощі для подальшої екстрадиції осіб, які переховуються від слідства та суду в іноземній державі.

У злочині міжнародного характеру, подібно внутрішньо-державному, виділяється склад злочину міжнародного характеру, що являє собою сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак, на підставі яких особи притягаються до кримінальної відповідальності. Але слід зазначити, що елементи складу злочину міжнародного характеру не завжди збігаються з елементами злочину у внутрішньо-державному кримінальному законодавстві.

Основні нормативні акти, спрямовані на забезпечення авіаційної безпеки, діють на трьох рівнях: глобальний рівень (Міжнародна Організація Цивільної Авіації (ІКАО), основні документи: Конвенція про злочини та деякі інші акти, які вчинюються на борту повітряних суден (Токіо, 1963 р.); Конвенція про боротьбу із незаконним захоптом повітряних суден (Гаага, 1971 р.); Конвенція про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 1971 р.); Протокол про боротьбу із актами насильства в аеропортах, які обслуговують цивільну авіацію (Монреаль, 1988 р., доповнює Монреальську Конвенцію 1971 р.); 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.); регіональний рівень (Європейське агентство безпеки авіації (EASA), Європейська Конференція Цивільної Авіації (ЕСАС), Європейське і Північно-атлантичне бюро ІКАО (Париж), основні документи – Політика Європейської конференції цивільної авіації в сфері авіаційної безпеки; національний рівень – Державна авіаційна адміністрація (САА), основні документи: Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р., Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20.02.2003 р., Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України № 390 від 11.05.2007 р., Інструкція по оцінці рівня загрози безпеці цивільної авіації України.

Ключові слова: злочини міжнародного характеру, безпека міжнародної авіації, склад злочину міжнародного характеру, здійснення акту насилля відносно особи, руйнування повітряного судна, руйнування або пошкодження аеронавігаційного обладнання або втручання в його експлуатацію, повідомлення явно помилкових відомостей і створення тим самим загрози безпеки повітряного судна в польоті, порушенні авіаційної безпеки, захоплення повітряного судна, незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Moshnayga L. Criminal responsibility for crimes against aviation transport safety: international legal approach.

The article deals with crimes against air transport, which can be divided into two groups: seizures of aircraft and other crimes against civil aviation safety.

The normative and legal definition of the classification of international crimes, disagreement in legal qualification and terminological definition of these crimes under the legislation of foreign states, as well as the lack of practical application of legal norms of conventions in combating international crimes, in part of the extradition, creates certain difficulties for the legislation. Further extradition of persons hiding from investigation and court in a foreign state.

In the crime of international character, similar to the internal state, the composition of the crime of international character is allocated, which is a set of objective and subjective features, based on which individuals attracted to criminal responsibility. But it should be noted that the elements of the crime of international character do not always coincide with elements of a crime in domestic criminal law.

Basic normative acts aimed at providing aviation safety, operate on three levels: global level (International Civil Aviation Organization (ICAO), basic documents: Crimes Convention and some other acts committed on board aircraft (Tokyo, 1963); Convention on the fight against illegal capture of aircraft (GAAGA, 1971); Convention on the fight against illegal acts directed against the safety of civil aviation (Montreal, 1971); Protocol on the fight against acts of violence at airports serving civil aviation (Montreal, 1988, complements the Montreal Convention in 1971); Convention on the marking of plastic explosives in order to detect (Montreal, 1991); Convention on the fight against illegal acts concerning international civil aviation (Beijing, 2010); regional level (European Aviation Security Agency (EASA), European Civil Aviation Conference (ECAC), European and North Atlantic Bureau of ICAO (Paris), Found Documents - Politics of the European Civil Aviation Conference in Aviation Safety; National Level - State Aviation Administration (SAA), Basic Documents: Air Code of Ukraine of 19.05.2011, Law of Ukraine "On the State Program of Aviation Safety of Civil Aviation" dated 20.02.2003, Order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine No. 390 dated May 11, 2007, instructions for assessing the risk of security of civil aviation of Ukraine.

Key words: international crimes, international aviation safety, international crime, implementation of an act of violence against a person, destruction of an aircraft, destruction or damage to aeronautical equipment or interference with its operation, reporting explicitly false information and creation thus the threat of aircraft safety in Flight, violation of aviation safety, capture of an aircraft, illegal intervention in the activity of civil aviation.

Постановка проблеми. У 1970 р. укладається Гаагська конвенція про боротьбу з незаконним захоптом повітряних судів. Держави-учасники, в тому числі і СРСР, зобов'язалися застосовувати до злочинців суворі заходи карного покарання.

У злочині міжнародного характеру, подібно внутрішньо-державному, виділяється склад злочину міжнародного характеру, що являє собою сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак, на підставі яких особи притягаються до кримінальної відповідальності. Але слід зазначити, що елементи складу злочину міжнародного характеру не завжди збігаються з елементами злочину у внутрішньо-державному кримінальному законодавстві.

Головною метою статті є дослідження поняття злочинів міжнародного характеру і їх класифікації, а також проаналізовано міжнародно-правові акти щодо боротьби із вказаними злочинами.

Аналіз наукових досліджень, якими започатковано розв'язання даної проблеми. Вказане питання розглядалося в наукових працях вітчизняних та зарубіжних авторів: І. Карпец, М. Баймуратов, М. Черкес, С. Яценко, І. Лукашук, А. Наумов, С. Лихова, М. Свистуленко та інші, праці яких свідчать про певну увагу до даної проблематики, але вони не вичерпують усю її складність.

Актуальність. Злочини міжнародного характеру, що посягають на безпеку міжнародної авіації і правопорядок, встановлений в міжнародних аеропортах, набули поширення в кінці 50-х рр.: в 1963 р. була прийнята Токийська конвенція про правопорушення і деякі інші дії на борту повітряного судна. Її проект був розроблений Міжнародною організацією цивільної авіації (ИКАО); вступила в дію в 1969 р. У Конвенції дане визначення захвата повітряного судна: «Особа, що знаходиться на борту повітряного судна, незаконно, за допомогою сили або загрози застосування сили здійснило акт втручання, захвата або інакшим образом неправомірно здійснює контроль над повітряним судном в польоті». Однак подібні діяння не кваліфікувалися як злочини, а державам давалися лише відповідні рекомендації.

Виклад основного матеріалу.

Перш ніж розглядати питання характеристики злочинів, які передбачають, зокрема, екстрадицію особи за законодавством України, необхідно визначити поняття злочину міжнародного характеру, яке є взаємопов'язаним із кримінальним законодавством України. За юридичною енциклопедією під редакцією Ю. Шемшученка, „злочини міжнародного характеру – це суспільно небезпечні умисні діяння, що посягають на міжнародний порядок, завдають шкоди мирному співробітництву держав“. В більшості випадків міжнародні злочини сформульовано у статутах міжнародних військових трибуналів

(Нюрнберг, Токійський, Югославський), в конвенціях (Женевська конвенція 1946 р.) а також у Римському Статуті 1998 р. (до теперішнього часу ще не ратифікованому Верховною Радою України, проте даний Статут дає більш чітку класифікацію міжнародних злочинів).

Але слід зазначити, що елементи складу злочину міжнародного характеру не завжди збігаються з елементами злочину у внутрішньо-державному кримінальному законодавстві. До складу злочину міжнародного характеру входять: - об'єкт злочину міжнародного характеру, тобто блага матеріального або нематеріального характеру, на які зазіхає міжнародний кримінальний злочин (міжнародний правопорядок, суспільні відносини, права і свободи людини та ін.); - об'єктивна сторона злочину міжнародного характеру виявляється у вигляді вчинення злочинцем суспільно небезпечного, протиправного, винного діяння стосовно об'єкта злочину, що регулюється міжнародно-кримінальними нормами; - суб'єктивна сторона злочину міжнародного характеру виражається у психічному ставленні особи до вчиненого діяння та його наслідків. Статті 1 та 2 КК Швеції встановлюють, що злочином є діяння, яке визнається чинним кодексом або іншим законом або статутом. Наприклад, у розділі другому „Караність” книги першої КК Швейцарії закріплено двочленну конструкцію злочинного діяння (ст. 9). Розмежування здійснюється за чисто формальною ознакою – за видом покарання. Злочином визнається злочинне діяння, що підлягає покаранню каторжною в'язницею, а провиною – злочинне діяння, що підлягає покаранню в'язницею як найтяжче. Оскільки КК Швейцарії формально визначає злочинне діяння, то розгляд його ознак є завданням кримінально-правової доктрини. Стаття 18 „Умисел та необережність” КК Швейцарії вказує на те, що якщо закон точно не встановлює інше, то карається тільки той, хто вчиняє злочин або провину навмисно [1, с. 77]. Навмисно вчиняє злочин або провину той, хто вчиняє злочинне діяння з проявом свідомості та волі; - суб'єкт злочину міжнародного характеру – фізична осудна особа, яка досягла на момент вчинення злочину певного віку кримінальної відповідальності. Законодавець України визначив загальний вік кримінальної відповідальності з 16 років, у деяких випадках, вичерпний перелік яких наведено в ч. 2 ст. 22 КК, з 14 років. Але в зарубіжних державах вік кримінальної відповідальності визначається по-різному. Ст. 6 КК Швеції визначає, що жодне покарання не може бути призначено особі, яка вчинила злочин, до досягнення п'ятнадцятирічного віку [2, с. 33]. А законодавець Швейцарії розмежував вік відповідальності по кримінальному законодавству на розділи: діти (ст. 82 КК Швейцарії встановлює, що до дитини, яка не досягла семирічного віку, кримінальний закон не застосовується. Якщо дитина, яка досягла семи років, але яка не досягла п'ятнадцяти років, вчиняє діяння, каране по даному закону, то до неї застосовуються вказані кримінальним законом заходи впливу), підлітки (ст. 89 КК Швейцарії вказує на те, що якщо підліток, який досяг п'ятнадцяти, але ще не досяг вісімнадцяти років, вчиняє діяння, каране по даному закону, то до нього застосовуються нижченаведені розпорядження), молодь (ст.100 „Вікові межі. Збір відомостей” КК Швейцарії зазначає, якщо особа, до моменту вчинення діяння досягла вісімнадцяти, але не досягла 25 років, то з урахуванням норм статей даного кодексу до неї застосовуються загальні покарання чинного закону) [1, с. 136–140].

У 1971 р. приймається Монреальська конвенція про боротьбу з незаконними актами, направленими проти безпеки цивільної авіації. У ній перелік кримінальних діянь на борту повітряного судна значно розширений: а) здійснення акту насилля відносно особи, що знаходиться на борту повітряного судна в польоті, якщо такий акт може загрожувати безпеці цього повітряного судна; б) руйнування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, або спричинення цьому судну пошкодження, яке виводить його з ладу або може загрожувати його безпеці в польоті; в) здійснення дій, що приводять до приміщення на повітряне судно, що знаходиться в експлуатації, яким би те не було способом пристрою або речовини, яка може зруйнувати, вивести з ладу або заподіяти пошкодження повітряному судну, що можуть загрожувати його безпеці в польоті; г) руйнування або пошкодження аеронавігаційного обладнання або втручання в його експлуатацію, якщо такий акт може загрожувати безпеці повітряного судна в польоті; д) повідомлення явно помилкових відомостей і створення тим самим загрози безпеки повітряного судна в польоті (ст. 1).

Потрібно відрізнити угін повітряного судна без відповідного дозволу, незаконне управління ним в польоті і приземлення на території держави його реєстрації як загальнокримінальний злочин проти суспільної безпеки від угону як міжнародного карного злочину. У останньому випадку угін включає незаконний захват і інші акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Умовно можна виділити три групи міжнародних злочинців, що здійснюють угони літаків: а) угонщики примушують змінювати курс і здійснити посадку на території іншої держави, намагаючись врятуватися від переслідування влади за довершені злочини або від своїх колег; б) злочинці вимагають викуп від конкретного пасажира, що летить даним рейсом, або від держави, якої-небудь організації або інших осіб за те, що пасажери залишаться живими, а літак – неушкодженим. Іншими словами, угін супроводиться здирством.

Такий злочин в останні роки набуває все більшого поширення; в) злочинці переслідують мету спровокувати міжнародний конфлікт або інші ускладнення у взаємовідносинах між державами. Такі діяння з терористичними намірами - самі небезпечні злочини міжнародного характеру. Боротьбу з ними очолили ІКАО, Міжнародна федерація асоціацій лінійних пілотів (ИФАЛПА), а також Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ИАТА). Об'єктивна сторона угону трактується в ст. 1 Гаагської конвенції як незаконний захват повітряного судна шляхом насилля або загрози застосування насилля, або іншої форми залякування, або спроба здійснити будь-яку таку дію, а рівна співучасть в здійсненні подібних дій. При цьому місце злету або місце посадки повітряного судна повинно знаходитися поза його територіальною реєстрацією. Будь-яка держава, на території якого виявився угонщик, може укласти його під варту або застосувати інші заходи припинення; зробити попереднє розслідування фактів і повідомити результати розслідування зацікавленим державам. Якщо держава відмовляє у видачі злочинців, воно зобов'язано збудити карне переслідування.

Для розмежування карної юрисдикції відносно злочинів, що розглядаються велике значення має ст. 3 Чикагської конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., що поділила всі повітряні судна на дві групи: цивільні - занесені в реєстр держав повітряні судна з метою повітряних перевезень, авіаційних робіт, надання медичною допомогою населенню і т.п.; державні - такі, що використовуються на військовій, митній і поліцейській службах. Названі конвенції розповсюджуються тільки на цивільні повітряні судна. У разі здійснення злочину на борту державного судна застосовується принцип національної юрисдикції (винятковий принцип прапора). Тому угонщики державних повітряних судів підлягають обов'язковій видачі державі, в якій пройшло реєстрацію судно.

У 1988 р. Монреальська конвенція була доповнена Протоколом про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, обслуговуючих міжнародну цивільну авіацію, а ст. 1 Конвенції доповнена спеціальним пунктом наступного змісту: «Будь-яке обличчя здійснює злочин, якщо воно незаконно і навмисно з використанням будь-якого пристрою, речовини або зброї: а) здійснює акт насилля відносно особи в аеропорту, обслуговуючому міжнародну цивільну авіацію, який заподіює або може заподіяти серйозну шкоду здоров'ю або смерть; б) руйнує або серйозно ушкоджує обладнання або споруди аеропорту, обслуговуючого міжнародну цивільну авіацію, або розташовані в аеропорту повітряні судна, що не знаходяться в експлуатації, або порушує роботу служб аеропорту, якщо такий акт загрожує або може загрожувати безпеці в цьому аеропорту». На державу - учасника Монреальської конвенції покладено зобов'язання встановлювати свою юрисдикцію над згаданими злочинами, коли злочинець знаходиться на його території і воно не видає його. У рамках ІКАО розробляються нові універсальні інструменти, що забезпечують безпеку цивільної авіації від терористичного і іншого незаконного посягання. Так, держави погодили заходи у відповідь на акти незаконного втручання, порядок обміну інформацією, навчання і підготовку особистого складу з питань безпеки, міри безпеки на землі і на борту повітряного судна і т.п. Розроблені рекомендації узагальнені у виданому ІКАО «Керівництві по безпеці для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання». Злочин визначається угін повітряного або морського судна, захват такого судна з метою угону. До числа обтяжуючих ознак віднесені насилля або погроза насиллям, небезпечним для життя і здоров'я, спричинення шкоди здоров'ю або збитку у великому розмірі, а також необережне спричинення смерті людини.

- Суспільна небезпека даного злочину полягає в порушенні авіаційної безпеки в частині порушення авіаційної безпеки. Авіаційна безпека – це захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів. Захоплення повітряного судна, що перебувало на землі чи в польоті, або намагання захоплення такого судна та інші акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації вважається наслідком надзвичайної події. До надзвичайних подій, окрім захоплення повітряного судна відносяться події, пов'язані із використанням повітряного судна, під час якого, окрім захоплення, настав один із наслідків: вчинення будь-якого акту насильства щодо особи, яка перебуває на борту повітряного судна в польоті, якщо такий акт може в цілому загрожувати безпеці повітряного судна;

- руйнування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації;
- заподіяння повітряному судну ушкодження, що виводить його з ладу або загрожує його безпеці в польоті;
- приміщення на борт повітряного судна будь-якої речовини або пристрої, які можуть загрожувати безпеці судна, тобто привести до руйнування або пошкодження останнього; а також вчинення будь-якої дії, що приводить до приміщення такої речовини (пристрої) на борт повітряного судна (наприклад, здача такого пристрою в багаж і т.п.);
- руйнування або пошкодження аеронавігаційного обладнання, якщо ці діяння загрожують безпеці польоту повітряного судна;
- повідомлення завідомо неправдивих відомостей, що створюють загрозу безпеці повітряного судна в польоті.

Положення Монреальської конвенції не застосовуються до військових, митних і поліцейським повітряним судам. Але при цьому дана Конвенція поширюється і на випадок вчинення злочину щодо судна, що виконує не тільки міжнародний, а й внутрішній політ - при здійсненні перших чотирьох з вищенаведених діянь. Згідно ст. 1 Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, що доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1988 р. [11], визнається злочинним: акт насильства, який чинять з використанням будь-якого пристрою, речовини або зброї, щодо особи в аеропорту, який обслуговує міжнародну цивільну авіацію, який завдає або може завдати серйозної шкоди здоров'ю або смерть; руйнування або серйозне пошкодження обладнання та споруди аеропорту, який обслуговує міжнародну цивільну авіацію, або розташованих в аеропорту повітряних суден, що знаходяться в експлуатації, або порушення роботи служб аеропорту якщо такий акт загрожує чи може загрожувати безпеці в цьому аеропорту. Стаття 1 Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23 вересня 1971 року визначає дане терористичний злочин як склад загрози - все прояви, які заподіюють шкоду безпеці цивільної авіації, сформульовані як формальні склади загрози.

Висновок. Правові питання класифікації злочинів міжнародного характеру, розбіжності в юридичній кваліфікації і термінологічному визначенні вказаних злочинів за законодавством іноземних держав, відсутності практичного застосування правових норм конвенцій щодо боротьби зі злочинами міжнародного характеру в частині екстрадиції, створюють певні труднощі для подальшої екстрадиції осіб, які переховуються від слідства та суду в іноземній державі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Уголовный кодекс Швейцарии. – СПб. : Юрид. центр Пресс, 2002. – 350 с.
2. Уголовный кодекс Швеции. – СПб. : Юрид. центр Пресс, 2001. – 320 с.
3. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25-26. – Ст. 131 (із змінами та доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
4. Токійська конвенція про злочини і деякі інші акти, які вчиняються на борту повітряних суден від 14.09.1963 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.nau.ua/doc/?code=995_244.
5. Гаазька конвенція про боротьбу із незаконним захопленням повітряного судна від 16.12.1970 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995>.
6. Монреальська конвенція про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23.09.1971 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.nau.ua/doc/?code=995_165.
7. Збірник діючих договорів, угод і конвенцій, ув'язнених СРСР із іншими державами. Вип. 27. М., 1974. С. 292-296.
8. Ляхов Є.Г. Злочини проти безпеки міжнародної цивільної авіації і радянське кримінальне законодавство // Радянська держава і право. 1989. № 7. С. 124-128.
9. Рекомендаційний визначення захоплення повітряного судна було вперше дано в Токійській конвенції про правопорушення та деяких інших діях на борту повітряного судна 1963 року: «Коли особа, що перебуває на борту повітряного судна, незаконно, за допомогою сили або загрози застосування сили, вчинила акт втручання, захоплення або іншим чином неправомірно здійснює контроль над повітряним судном в польоті».
10. Збірник діючих договорів, угод і конвенцій, ув'язнених СРСР із іншими державами. Вип. 29. М., 1975. С. 90-95.
11. Чинне міжнародне право. Т. 3. 584-586.