



Олександр Григоров

Незаконний захват повітряного судна: нове трактування

Стаття присвячена аналізу положень Пекінського Протоколу 2010 року, який вносить низку нових змін до Гаазької Конвенції 1970 р. про боротьбу з незаконним захоптом повітряних суден. Автор приділяє особливу увагу юридичному змісту терміну «незаконний захват повітряного судна», а також новим правовим стандартам забезпечення безпеки цивільної авіації як в міжнародному, так й національному повітряному праві України.

Article analyzes the Beijing Protocol of 2010, which introduces a number of new changes to Hague Convention 1970 for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft. Author focusing on the legal sense of the term «unlawful seizure of aircraft» as well as new legal standards of safety of civil aviation both in the international and in the national air law of Ukraine.

Вперше в історії сучасного міжнародного повітряного права юридичний зміст поняття «незаконний захват повітряного судна» даний в пункті 1 статті 11 Токійської Конвенції 1963 року про правопорушення та деякі інші дії, що здійснюються на борту повітряного судна. Згідно з положеннями цієї Конвенції під «незаконним захоптом повітряного судна» слід розуміти неправомірні дії особи (чи осіб), яка знаходиться на борту повітряного судна, здійснює за допомогою сили або загрози силою захват або інше злочинне використання повітряним судном у польоті або готується до здійснення таких протиправних дій.

У подальшому більш широке трактування «незаконного захопту повітряного судна» як різновиду актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації було закріплено в Гаазькій Конвенції 1970 року про боротьбу з незаконним захоптом повітряних суден (надалі – Гаазька Конвенція). Стаття 1 Гаазької Конвенції говорить, що будь-яка особа на борту повітряного судна, що знаходиться у польоті, вчиняє злочин, якщо ця особа шляхом насильства або шляхом будь-якої іншої форми залякування захоплює дане повітряне судно або здійснює над ним контроль, або намагається здійснити вище вказані дії, або є співучасником цього злочину.

Минулі сорок років після прийняття Гаазької Конвенції не стали «переможними» у боротьбі з «повітряним піратством», навпаки з'явилися нові загрози безпеці цивільної авіації. Усе це змусило світову спільноту і в першу чергу Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО) вжити нові заходи з розробки нових міжнародно-правових стандартів у сфері захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання у її діяльність. Практичною реалізацією цих зусиль став Пекінський Протокол 2010 року, що доповнює Гаазьку Конвенцію про боротьбу з незаконним захоптом повітряних суден (надалі – Протокол).

Згідно зі статтею II Протоколу до Гаазької Конвенції будь-яка особа здійснює злочин, якщо: а) ця особа незаконно й з наміром захоплює судно, що знаходиться в експлуатації, і шляхом насильства чи погрожування (залякування), а також за допомогою будь-яких технічних засобів захоплює контроль над повітряним судном, б) намагається здійснити цей злочин, в) організовує й керує групою осіб з метою здійснення злочину, г) допомагає особі (особам) здійснити цей злочин, а також уникнути переслідування й покарання.

Також згідно з пунктом 4 статті II Протоколу до злочинів, пов'язаних з незаконним захоптом повітряного судна, віднесені: а) зговір з однією або декількома особами, б) допомога у здійсненні злочину, в) будь-яка підтримка включно фінансову у здійсненні злочину. У зв'язку з даною новацією досить цікавими з теоретичної й практичної точки зору є положення статті IV Протоколу, котра вносить у текст Гаазької Конвенції додаткову статтю 2 «bis». Дана стаття передбачає у відповідності до положень внутрішнього права держав-учасниць можливість відповідальності «національних» юридичних осіб, якщо дії фізичної особи, відповідального за керування даною юридичною особою або контролюючого її діяльність, можуть бути кваліфіковані як злочин згідно з статтею 1 Гаазької Конвенції (зі змінами, внесеними Протоколом). Така відповідальність, як закріплено у Протоколі, може мати кримінальний, цивільний або адміністративний характер. Держави-учасниці також мають право приймати так звані «запобіжні» санкції, в тому числі фінансові санкції.

ГРИГОРОВ Олександр Миколайович,

кандидат юридичних наук, доцент кафедри міжнародного права
Інституту міжнародних відносин Київського Національного Університету
імені Тараса Шевченка.

Потрібно також звернути увагу, що відповідно до пункту 1 статті II Протоколу у Гаазьку Конвенцію була внесена низка змін. Замість поняття «повітряне судно, що знаходиться у польоті» у новій редакції застосовується термін «повітряне судно, що знаходиться в експлуатації» (раніше стаття 1 Гаазької Конвенції містила термін «повітря судно, що знаходиться у польоті» - прим. О.Г.). Згідно з статтею У Протоколу під цим терміном розуміють «повітряне судно вважається таким, що знаходиться в експлуатації, з початку передполітної підготовки повітряного судна наземним персоналом або екіпажем для конкретного польоту до закінчення 24 годин після будь-якої посадки». При цьому у випадку змушеної посадки внаслідок незаконного захоплення вважається, що політ повітряного судна продовжується до того моменту, коли компетентні органи влади держави, в якій здійснило посадку це повітряне судно, не візьмуть на себе відповідальність за повітряне судно, за осіб й майно, що знаходяться на борту. Таким чином ми маємо більш розширений «часовий фактор» у разі кваліфікації такого злочинного діяння як «незаконний захват повітряного судна».

Також стаття УІІ Протоколу вносить у статтю 4 Гаазької Конвенції нові положення, котрі дають, на думку автора, додаткову можливість державам-учасникам поширення своєї юрисдикції щодо такого злочину як «захват повітряного судна». По суті у міжнародно-правовій термінології з'явилося значно ширше трактування відомого спеціалістам поняття «конкуруюча юрисдикція». Згідно з новою редакцією статті 4 Гаазької Конвенції держава-учасниця може встановлювати свою юрисдикцію над злочинами, вказаними у статті 1 в наступних випадках: а) коли злочин здійснений на території держави або у повітряному просторі, б) коли злочин здійснений проти або на борту повітряного судна, зареєстрованого у даній державі, в) коли повітряне, на борту якого здійснений злочин, здійснює посадку на його території, і злочинець знаходиться на борту цього судна, г) коли злочин здійснили проти або на борту повітряного судна, зданого в оренду (без екіпажу) орендатору, основне місце діяльності якого знаходиться у цій державі, г) коли злочин здійснили громадянин або проти громадян цієї держави, д) коли злочин здійснила особа без громадянства, яка зазвичай проживає на території цієї держави.

Статті УІІІ й ІХ Протоколу вносять доповнення до Гаазької Конвенції (відповідно статті 5 й 6 Гаазької Конвенції - прим. О.Г.) щодо порядку обміну інформацією між державами-учасницями про арешт особи (осіб), винної у здійсненні «акту незаконного захвату повітряного судна» та проведенні попереднього розслідування. Також держави-учасниці, які створюють спільні повітряно-транспортні експлуатаційні організації (агентства), в рамках яких здійснюється спільна або міжнародна реєстрація повітряних суден, що експлуатуються, вказують державу, яка здійснюватиме юрисдикцію стосовно «можливих актів незаконного захвату» таких суден.

Не менш важливим на думку автора є зміни, внесені Протоколом до статті 8 Гаазької Конвенції, які обумовлюють видачу особи (осіб), винної у здійсненні акту незаконного захвату повітряного судна. По-перше, згідно з пунктом 1 статті 8 держави-учасниці зобов'язуються включати злочини, передбачені статтею 1 Гаазької Конвенції, у якості злочинів, передбачаючи видачу злочинців згідно з будь-яким договором про видачу, укладеним між державами-учасницями. По-друге, держави-учасниці у разі відсутності такого різновиду міжнародних договорів з правової допомоги можуть розглядати Гаазьку Конвенцію як юридичну підставу для видачі особи (осіб), винної у здійсненні злочину, спрямованого проти безпеки цивільної авіації.

Потрібно відмітити, що статті ХІУ та ХУ Протоколу вносять зміни, пов'язані з зобов'язаннями держав-учасниць щодо вжиття належних заходів для «відновлення контролю законного командира над повітряним судном або для збереження за командиром контролю над повітряним судном (нова редакція пункту 1 статті 9 Гаазької Конвенції - прим. О.Г.), а також щодо надання максимальної взаємодопомоги у ході кримінально-процесуальних дій, що здійснюються державою-учасницею стосовно злочинів, передбачених Гаазькою Конвенцією (пункт 1 статті 10 Гаазької Конвенції - прим. О.Г.)

Дуже важливими є положення нової статті 7^{bis}, які зобов'язують держави-учасниці, що стосовно будь-якої особи, взятої під варту, або щодо якої вжиті будь-які обмежувальні заходи відповідно до Гаазької Конвенції, будуть виконуватися норми сучасного міжнародного права, насамперед норми, що забезпечують дотримання прав людини.

Водночас на думку автора низка змін та уточнень, передбачених Протоколом, є не так однозначними. Наприклад, нова стаття 8^{bis} Гаазької Конвенції (відповідно стаття ХІІ Протоколу) з одного боку трактує, «що жоден із злочинів, передбачених статтею 1 Протоколу, не розглядається як політичний злочин або злочин, пов'язаний з політичними мотивами». У подальшому закріплюються положення, які фактично надають легальну можливість будь-якій державі-учасниці відхилити прохання про видачу особи (осіб), які здійснили «акт незаконного захвату» зацікавленій державі-учасниці, якщо є «вагомі» підстави, що судово переслідування й покарання цієї особи (осіб) зв'язане з питаннями раси, віросповідання, національності, етнічного походження, політичних переконань і т.п.

Тим самим, враховуючи практику поширення «подвійних стандартів» в сучасних міждержавних відносинах, можна з високою мірою переконання стверджувати, що по суті це положення блокує практичну реаліза-

цію оновлених положень Гаазької Конвенції.

Не менш спірними є положення нової статті 3^{bis} Гаазької Конвенції (відповідно стаття УІ Протоколу). Відповідно до пункту 2 цієї статті дії збройних сил держави підчас збройного конфлікту чи дії, що здійснюються збройними силами держави з метою виконання їх офіційних функцій, регламентуються іншими нормами міжнародного права, зокрема нормами міжнародного гуманітарного права. Водночас пункт 3 цієї статті містить застереження, що положення пункту 2 «не тлумачаться як виправдовуючі» стосовно незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, але на думку автора подібне «застереження» або «виключення» надає державам широкі можливості для виправдання дій збройних сил під час внутрішньодержавних конфліктів.

Що стосується вступу в дію Протоколу, то стаття XXIII містить стандартну процедуру, яка передбачає, що Протокол вступає в силу в перший день другого місяця після дати здавання на збереження депозитарію двадцять другого документу про ратифікацію, прийняття, затвердження або приєднання. За даними автора станом на 01.02.2013 року Протокол підписали 30 держав, серед яких такі держави як Великобританія, Франція, Іспанія, Південна Корея, Мексика. І тільки 3 держави - Куба, Малі й Сент Люсія - ратифікували Протокол.

З урахуванням тематики дослідження є цікавими положення повітряного права України, присвячені аспектам безпеки цивільної авіації у тому числі й боротьбі з «незаконним захопленням» повітряних суден.

Наприклад, діючий Повітряний Кодекс України 2011 року відносить згідно з пунктом 1 статті 86 до актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації в тому числі й «незаконне захоплення повітряного судна у повітрі та на землі». Також згідно з статтею 88 Кодексу уповноважений орган з питань цивільної авіації зобов'язаний інформувати інші держави у разі а) захоплення повітряного судна на землі або у повітряному просторі України, б) приземлення захопленого повітряного судна на території України, в) якщо захоплене повітряне судно залишило територію України. У подальшому нажаль український законодавець вніс досить суттєві обмеження, а саме ця інформація надається іншим державам, з якими Україна має спільний повітряний простір. На думку автора це суперечить міжнародній практиці, що склалася, коли мова йде про надання інформації будь-якій зацікавленій державі, а також міжнародній спільноті. До речі термін «спільний повітряний простір» не має однозначного трактування як в доктрині, так й в договірній практиці української держави.

Крім того, як відомо, в Україні прийнята Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації. Так згідно з пунктами 144-145 розділу УІІ цієї Програми інформація про акт незаконного втручання на території України передається а) державі реєстрації повітряного судна, б) державі, громадяни якої загинули, поранені або затримані у результаті акту незаконного втручання. Отже мають місце правові розбіжності в рамках діючого українського законодавства. Потрібно відмітити також, що Державна програма у розділі II містить кваліфікаційне визначення «акту незаконного втручання», яке, на жаль, не включає такий різновид як «незаконне захоплення повітряного судна».

У свою чергу діючий Кримінальний Кодекс України у статті 278 передбачає кримінальну відповідальність за викрадення або захоплення повітряного судна в тому числі й за попередньою змовою групи осіб, але також, на жаль, не містить чіткого визначення цього правопорушення.

Виходячи із вище сказаного можна стверджувати, що на сьогодні ні один з спеціальних законів або підзаконних актів України у галузі діяльності цивільної авіації не містить визначення «незаконного повітряного судна», що відповідає стандартам, закріпленим вище згаданими міжнародно-правовими актами. При цьому тільки Закон України «Про боротьбу з тероризмом», якщо давати широке трактування «акту незаконного захоплення повітряного судна», який, як правило, супроводжується захопленням заручників, містить спеціальні положення щодо відповідальності за фінансування подібних протиправних дій. Статті 11-1 й 11-2 Розділу УІ Закону передбачають зупинення фінансових операцій з активами, що пов'язані з фінансовим тероризмом. Додатково статті 23-25 Розділу УІ Закону регламентують відповідальність керівників та посадових осіб підприємств та організацій, а також громадян, які сприяли терористичній діяльності (включно наслідки щодо «акту незаконного захоплення повітряного судна» – прим. О.Г.) насамперед шляхом фінансування підготовки та проведення терористичних дій, а також сприяють вербуванню й переховуванню терористів.

Проведений аналіз положень Пекінського Протоколу 2010 року дозволяє стверджувати, що цей міжнародно-правовий документ стане без сумніву новим кроком міжнародної спільноти на шляху забезпечення безпеки цивільної авіації.

Відповідно цілком зрозумілий крок України щодо приєднання до Пекінського Протоколу, який, на думку автора, мусить супроводжуватися належними імплементаційними діями, що забезпечать приведення національного законодавства у галузі авіаційної безпеки у відповідність з нормами сучасного міжнародного повітряного права.

¹ Doc. ICAO 8665. Конвенція вступила в силу 04.12.1969р. Україна приєдналась до Конвенції 21.12.1987р. з застереженням, що приєднання Української РСР до даної Конвенції «не зачіпає її прав та обов'язків, що виходять з діючих двосторонніх й багатосторонніх угод з боротьби з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, учасницею яких вона є». Також Україна не визнала компетенцію Міжнародного Суду щодо розв'язання спорів між державами-учасницями.

² Doc. ICAO 8920. Конвенція вступила в силу для України 22.03.1972 р. з застереженням про невизнання компетенції Міжнародного Суду щодо розв'язання спорів між державами-учасницями.

³ Протокол був підписаний під час Міжнародної дипломатичної конференції у Пекіні (КНР) 4 вересня 2010 р.

⁴ Порядок взаємодії держав щодо спільної експлуатації повітряних суден визначений ст.ст. 77, 79 Чиказької Конвенції 1944 року про міжнародну цивільну авіацію.

⁵ www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20Parties/Beijing_Prot_EN.pdf.

⁶ Відомості Верховної Ради України (ВВР) 2011 № 48-49 ст. 536.

⁷ Відомості Верховної Ради України (ВВР) 2003 № 17 ст. 140.

⁸ Відомості Верховної Ради України (ВВР) 2001 № 5-26 ст. 131.

⁹ Відомості Верховної Ради України (ВВР) 2003 № 25 ст. 180.