



УДК 341.411.7

Філіппов Артем Валерійович,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри господарського та
транспортного права, юридичного факультету
Інституту управління, технологій та права
Державного університету інфраструктури та
технологій,
м. Київ, Україна

БОРОТЬБА З НЕЗАКОННИМИ АКТАМИ ЩОДО МІЖНАРОДНОЇ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: ОНОВЛЕНИЙ КОНВЕНЦІЙНИЙ МЕХАНІЗМ

Анотація: У статті проводиться порівняльний аналіз положень старих та нових міжнародних договорів у сфері боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації. Автор обґрунтовує думку, що нещодавнє оновлення конвенційного механізму вносить якісні, хоч і недостатні зміни у міжнародно-правовий режим боротьби з такими актами. На основі аналізу новел міжнародного права, автор обґрунтовує висновок щодо доцільності приєднання України до розглянутих ним нових міжнародних договорів.

Ключові слова: боротьба з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації, акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, угон, незаконне захоплення повітряного судна.

Summary. The article is devoted to a comparative analysis of the provisions of old and new international treaties in the sphere of the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation: the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft done at Tokyo on 1963; the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at Hague on 1970; the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on 1988 – with the new: Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation, done at Beijing on 2010; the Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at Beijing on 2010; the Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Montréal on 2014. The main idea of the article is to focus on the latest trends in the development of international law in this sphere, which lay the foundation for a new international law and order in the field of the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation. The author substantiates the point of view that the recent update of the Convention mechanism introduces qualitative, albeit insufficient, changes to the international legal regime for suppression such acts.

The author conducts a comparative analysis of the norms of the old and new conventions containing a list of illegal acts in relation to international civil aviation. It

is concluded that the Beijing Convention 2010 not only consolidates the norms of the Montreal Convention 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation 1988, but also significantly expands the list of offences on the aircraft and at the airport.

The author substantiates the conclusion that the Beijing Protocol 2010 has significantly expanded the list of criminal acts that make up the objective side of unlawful seizure, partly including the hijacked aircraft, which the author understands as unlawful control of an aircraft in flight, not involving violence. It is concluded that the Beijing Convention not only consolidates the norms of the Montreal Convention and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation 1988, but also significantly expands the list of crimes on board the aircraft and at the airport, the obligation to “impose severe penalties” for which is laid on all member states.

Summing up the above, the author concludes that despite the shortcomings examined, the adoption and entry into force of new international legal norms in the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation is a step towards the progressive development of international air law. At the same time, the author regrets that this development of international air law lags behind the development of public relations in the field of aviation and the new modern challenges to its security.

The author comes to the conclusion that today in the field of the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation, at least two international legal mechanisms operate simultaneously: the old, the twentieth century and the new, the twenty-first century. Based on the analysis of the novelties of international law, the author substantiates the conclusion about the advisability of Ukraine joining the new international treaties considered by him.

Key words: the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation, acts of unlawful interference with civil aviation, hijacking, unlawful seizure of aircraft.

Постановка проблеми. Міжнародна цивільна авіація наразі є важливим та необхідним елементом світової глобалізованої економіки. При цьому авіаційна діяльність (виходячи зі змісту ст. 1187 Цивільного Кодексу України [1]), навіть з дотриманням усіх встановлених стандартів безпеки, залишаються одним з найбільш уразливих до різних небезпечних чинників видів господарської діяльності і, водночас, сама є джерелом підвищеної небезпеки для людини та навколишнього середовища. Тому безпека є одним з найважливіших чинників подальшого успішного розвитку авіації як перспективної галузі транспорту, зростання обсягу повітряних перевезень та розширення сфери їх використання. Однією з невід’ємних складових безпеки авіації та, виходячи зі змісту підпункту 2.1.1 Керівництва з авіаційної безпеки [2], основним завданням держав у сфері безпеки міжнародної цивільної авіації, є забезпечення авіаційної безпеки – тобто безпеки і захисту пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, населення, повітряних суден, засобів і служб аеропорту від актів незаконного втручання на землі та в повітрі. Це цілком відповідає сучасній парадигмі права – так само і

Конституція України [3], проголошуючи у ст. 3 життя і здоров'я, недоторканність і безпеку людини найвищою соціальною цінністю, закріплює у ст. 27 обов'язок держави захищати життя людини.

Як зазначено в преамбулі до нової Конвенції про боротьбу з незаконними актами щодо цивільної авіації (далі по тексті – Пекінська конвенція 2010 р.): «незаконні акти, спрямовані проти цивільної авіації, загрожують безпеці осіб та майна, серйозно порушують повітряне сполучення, діяльність аеропортів та аеронавігації та підривають віру народів світу у безпечне та упорядковане функціонування цивільної авіації для усіх держав» [4] (переклад на українську мову мій).

Міжнародно-правовий механізм боротьби з актами незаконного втручання в діяльність міжнародної цивільної авіації включає в себе конвенційний механізм, основу якого до останнього часу складали три конвенції: Токійська 1963 р. [5], Гаазька 1970 р. [6] та Монреальська 1971 р. [7], а також додатковий Протокол 1988 р. [8] до останньої – учасником усіх чотирьох договорів є і Україна. Нарешті у 2018 році набрали чинності відразу два важливі міжнародно-правові договори в сфері боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації: 1 січня – Пекінський протокол [9], який доповнює Гаазьку конвенцію 1970 р. [6], а 1 липня – також і Пекінська конвенція [4], що замінює для держав-учасниць два документи – Монреальську конвенцію 1971 р. [7] і додатковий Протокол 1988 р. [8] до останньої. Таким чином, з усіх міжнародних договорів в даній сфері на сьогоднішній день не набрав чинності лише Монреальський протокол 2014 р. [10], який змінює Токійську конвенцію 1963 р. [5].

Втім, ані новий Повітряний кодекс України 2011 року [11] (далі – ПКУ), ані нова Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації 2017 року [12] (далі по тексті – Державна програма) не враховують положень нових міжнародно-правових договорів [4; 9; 10], оскільки Україна не бере участь в останніх. Таким чином, щодо боротьби з актами незаконного втручання в діяльність міжнародної цивільної авіації Україна, як і більшість держав світу, поки що використовує старий міжнародно-правовий механізм минулого століття. Однак, на наше глибоке переконання, участь України у нових договорах – лише питання часу, і чим швидше вона почне адаптувати своє законодавство до цих новел міжнародного права, тим простіше і швидше пройде процес гармонізації вітчизняного права з правом ЄС – адже останнє теж розвивається в контексті загальної парадигми розвитку міжнародного права в умовах зростаючої глобалізації світової економіки. Усе вищевикладене, на наше переконання, зумовлює актуальність нового наукового погляду на проблему.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Міжнародно-правовий механізм боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації прямо чи опосередковано досліджений такими вітчизняними та зарубіжними вченими як М. М. Аваков, В. Д. Бордунов, М. М. Волков, Р. О. Герасимов, А. Г. Ляхов, А. Ю. Піджаков, В. І. Рижий, Г. Р. Халімова, А. Abramovsky, S. K. Agrawala, Y. Alexander, I. Awford, J. Balfour, G. L. Bolhke, R. P. Boyle, J. Busuttill, C. F. Butler, K Chamberlain, J. T. Choi, D. Y. Chung, J. H. Daniel, P. S. Dempsey, C. Emanuelli, A. E. Evans, M. J. Fenello, M. E. Fingerman, D. Fiorita,

G.F. Fitzgerald, D. Gero, L.C. Green, O. Highley, B. Hoffman, B. Jenkins, N.D. Joyner, O.J. Lissitzyn, R.H. Mankiewicz, R.J. McGrane, E. McWhinney, A.I. Mendelssohn, A. Merari, M. Milde, J.F. Murphy, H.E. Reser, J.L. Rhee, J.B. Rhineland, S.B. Rosenfeld, W. Schwenk, I.M. Sheppard, S. Shubber, M.S. Simons, E. Sochor, H. Steelman, H.F. Van Panhuys, X. Wang, L. Weber, R. Wilberforce та багатьма іншими. Однак, останні новели у міжнародному праві зумовлюють актуальність повернення до цієї проблематики з метою нового погляду на стару проблему. Зокрема, положення Пекінської конвенції [4], Протоколу [9] 2010 р. та Монреальського протоколу 2014 р. [10] аналізували в своїх працях зарубіжні вчені: А. А. Баталов, П. А. Григорян, А.С. Конюхова, Ю.М. Малєєв, З. Ш. Матчанова, С.М. Силкіна, Т.О. Трофімова, С. С. Юр'єв R. I. R. Abeyratne, та деякі інші, зосереджуючи увагу на проблемах термінології та юрисдикції. У вітчизняній юридичній науці такі дослідження наразі майже відсутні. Автор цієї статті звертався до аналізу положень Пекінської конвенції [4], Протоколу [9] 2010 р. та Монреальського протоколу 2014 р. [10] в своїх наукових публікаціях, розглядаючи еволюцію понятійно-категоріального апарату в міжнародному праві, зокрема таких понять як «незаконне захоплення повітряного судна», «угон повітряного судна» «незаконні акти стосовно цивільної авіації» «акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації» [13, С. 202-203], а також пов'язаних з ними понять «авіаційна безпека», «захист цивільної авіації від актів незаконного втручання» [14, С. 245]; відповідальність юридичних осіб [14, С. 246].

Метою даної статті є на основі порівняльного аналізу старого та нового міжнародно-правового механізмів боротьби з незаконними актами проти міжнародної цивільної авіації обґрунтувати висновки та пропозиції щодо доцільності приєднання України до «Пекінських» документів 2010 р. [4; 9] та Монреальського протоколу 2014 р. [10] та імплементації нової концепції боротьби з такими актами до законодавства України.

Виклад основного матеріалу. Як ми вже відмічали раніше, «Пекінські» документи 2010 р. [4; 9] та Монреальський протокол 2014 р. [10] в перспективі, на наш погляд, встановлюють новий міжнародний правопорядок (режим, механізм) в сфері боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації [13, С. 204]. Питання, наскільки близькою є ця перспектива, ми свідомо не зачіпаємо як таке, що виходить за межі предмету нашого дослідження. Втім, необхідно все ж коротко пояснити свою позицію з даного питання. Новий міжнародно-правовий режим в цій сфері, який прийшов би на зміну нинішньому (що базується на трьох застарілих конвенціях [4; 5; 6]) в повній мірі запанує тільки після того, як усі держави-учасниці трьох застарілих конвенцій (в тому числі й Україна) приєднаються до нових договорів [4; 9; 10]. Доки цього не сталося, у сфері боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації буде паралельно існувати як мінімум два конвенційних механізми: старий, минулого століття (назвемо його умовно Токійсько-Гаазько-Монреальський) та новий (назвемо його Пекінським – за місцем підписання основної конвенції). такий дуалізм в цій винятково важливій для міжнародної цивільної авіації сфері важко охарактеризувати однозначною. Але, на нашу

думку, в ньому вбачається як мінімум один негативний момент: предмет правового регулювання двох вищеназваних конвенційних механізмів співпадає, а отже, між ними виникає конкуренція. Міжнародні договори, що їх складають, застосовуються до правовідносин між державами, якщо кожна з них є учасницею відповідної конвенції. Таким чином, новий міжнародно-правовий режим у сфері боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації розповсюджується лише на невелике коло держав-учасниць нових конвенцій – всі інші продовжують керуватись в даній сфері міжнародних відносин старим конвенційним механізмом. Що невідворотно призводить до ускладнення системи міжнародно-правового регулювання боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації. Діючих конвенцій і протоколів вже налічується 6 (ще один, Монреальський протокол 2014 р. [10] очікує на необхідну кількість ратифікацій для вступу в силу). Більше того, цілком ймовірна ситуація, коли окремі держави (серед яких може опинитись і Україна) приєднуються не до усіх нових документів [4; 9; 10], що створить між цими державами правові відносини, відмінні від ідеальної моделі, що передбачалась новими договорами 2010 та 2014 років. Враховуючи вищевказану проблему, особливої актуальності набуває питання відмінностей між старим і новим міжнародно-правовим режимами в сфері боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації. На цьому питанні ми і хотіли б зосередитись у цій статті.

Отже, першу відмінність містить Пекінська конвенція [4], яка не просто консолідує норми Монреальської конвенції 1971 р. [7] і додаткового Протоколу 1988 р. [8], а й суттєво розширює у ст. 1 перелік злочинів на борту повітряного судна та в аеропорту, обов'язок застосовувати «суворі заходи покарання» за які покладається у ст. 3 на усі держави-учасниці. Фактично, саме у ст. 1 і перелічені «незаконні акти щодо міжнародної цивільної авіації», для боротьби з якими і призначені норми Пекінської конвенції [4]. Так, у вказаному переліку ст. 1 з'явилися злочини, яких не передбачала ст. 1 ні Монреальської конвенції 1971 р. [7], ні додаткового Протоколу 1988 р. [8], ні ст. 86 ПКУ [11], ані підпункт 6 пункту 2 нової Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації 2017 року [12]. Це нові злочини, що полягають у протиправному нецільовому використанні цивільних повітряних суден і спрямовані не стільки проти безпеки безпосередньо міжнародної цивільної авіації, скільки проти безпеки третіх осіб або навколишнього середовища (підпункти f), g), h), i) пункту 1 ст. 1 [4]).

Крім того, Пекінська конвенція [4] у ст. 1 визнає злочином також погрозу (п. 3 ст. 1), замах, організацію, співучасть, допомогу (п. 4 ст. 1), а також змову або сприяння в скоєнні таких злочинних дій (п. 5 ст. 1). Аналогічні положення містить і ст. II Пекінського протоколу [9]. В той же час, ст. 86 ПКУ [11], як і Додаток 17 [15] до Чиказької конвенції 1944 р., охоплює замах, однак не охоплює погрозу, організацію, участь, допомогу, а також змову чи сприяння щодо вчинення такого акту, не кажучи вже про те, що ПКУ не кваліфікує такі дії як злочинні та не відсилає до відповідних статей Кримінального кодексу України [16] (далі по тексту – ККУ), що, на нашу думку, є суттєвими недоліками вітчизняної норми. Дії, передбачені ст. 86 ПКУ, містять ознаки злочинів,

передбачених статтями 258, 259, 261, 269, 270, 277-282 ККУ [16], однак ККУ поняття актів незаконного втручання до таких дій взагалі не застосовує, вживаючи його в зовсім іншому значенні.

Суттєво обмежують сферу дії Пекінської конвенції 2010 р. та Протоколу [9] (як і усіх попередніх договорів у цій сфері) те, що їх положення не застосовуються до державних повітряних суден (п. 1 ст. 5), а також до незаконних дій проти цивільної авіації збройних сил держав (п. 2 ст. 6) [4].

Однією з найцікавіших новел є рекомендація ст. 4 Пекінської конвенції [4] та Протоколу [9] щодо притягнення до кримінальної, цивільної або адміністративної відповідальності юридичних осіб у разі скоєння фізичною особою, відповідальною за управління цією юридичною особою, незаконного акту щодо міжнародної цивільної авіації (а саме злочину, вказаного в ст. 1 Пекінської конвенції [4] та ст. II Пекінського протоколу [9]).

Один з найбільш відомих актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, боротьбі з яким спеціально та повністю присвячена Гаазька конвенція 1970 р. [6], а також Пекінський протокол [9] – незаконне захоплення повітряного судна. Як відомо, вперше визначення цього акту з'явилося у ст. 11 Токійської конвенції 1963 р.: незаконне захоплення повітряного судна, відповідно до ст. 11 Токійської конвенції, має місце, якщо особа, що знаходиться на борту, незаконно вчиняє (або готується вчинити), за допомогою насильства або загрози насильством, акт втручання, захоплення або іншим чином незаконно здійснює контроль над повітряним судном в польоті [5]. Згодом ст. 1 Гаазької конвенції дане визначення доповнено ще одним способом вчинення – шляхом „будь якої іншої форми залякування” [6]. Ст. II Пекінського протоколу 2010 р. [9] суттєво розширює тлумачення незаконного захоплення повітряного судна, оскільки містить три суттєві відмінності порівняно зі ст. 1 Гаазької конвенції: 1) відсутня раніше обов'язкова умова, згідно якої незаконне захоплення здійснюється особою, яка перебуває «на борту» повітряного судна [17, С. 222]; 2) умова знаходження повітряного судна «в польоті», що на думку вчених [17, С. 223] не виправдано звужувала сферу застосування конвенцій, замінена терміном «в експлуатації»; 3) визнається злочином також незаконне захоплення «за допомогою будь-яких технічних засобів»; 4) визнається злочином також погроза, замах, організація, участь, допомога, а також змова чи сприяння у таких діях.

Вищевказане дає підстави для висновку, що ст. II Пекінського протоколу 2010 р. [9] поширюється вже не тільки на «незаконне захоплення повітряного судна», як його тлумачила ст. 1 Гаазької конвенції, а й частково охоплює «угон», під яким ми розуміємо незаконний контроль над повітряним судном, що перебуває в експлуатації, не пов'язаний з насильством. Враховуючи, що до набрання чинності Пекінським протоколом 2010 р. [9] міжнародне право взагалі не визначало угон повітряного судна, не пов'язаний з насильством, погрозами чи залякуванням, в якості злочину, вищевказане є суттєвим прогресом. Віднині закріплене міжнародне зобов'язання держав-учасниць Пекінського протоколу 2010 р. [9] переслідувати в кримінальному порядку не тільки насильницьке

незаконне захоплення повітряного судна, а й угон, вчинений «за допомогою будь-яких технічних засобів».

Адже старі Токійська [5] і Гаазька [6] конвенції взагалі не використовують термін „угон повітряного судна”. В.І. Рижий розуміє під угоном «неправомірне керування повітряним судном будь-якою особою в особистих чи інших цілях» [18, С. 465-466]. При цьому, на його думку, поняття «угон повітряного судна» ширше за «незаконне захоплення повітряного судна», оскільки угон повітряного судна може здійснюватись і екіпажем, що не можна вважати захопленням, оскільки екіпаж і так здійснює керування повітряним судном [18, С. 466]. Більше того, угон не обов’язково пов’язаний з насильством – адже він може вчинятись і таємно, зокрема, з аеродрому. Такий угон не підпадає під дію Токійської та Гаазької конвенції, оскільки відсутній обов’язковий елемент об’єктивної сторони – насильство або загроза насильством. Це було серйозною прогалиною Токійської [5] і Гаазької [6] конвенцій, які не містили зобов’язання держав переслідувати в кримінальному порядку осіб, які вчинили такі дії.

Однак, угон, вчинений без насильства, але і не «за допомогою будь-яких технічних засобів», як і раніше не кваліфікується ст. II Пекінського протоколу 2010 р. [9] як злочин, що неодноразово піддавалось критиці у правовій доктрині.

За вказані вище дії в ст. 278 ККУ [16] передбачено кримінальну відповідальність, отже, в разі приєднання України до Пекінського протоколу 2010 р. [9], це не вимагатиме внесення змін до ККУ. Проблема полягає в іншому: використовуючи в ст. 278 формулювання «угон або захоплення повітряного судна», ККУ [16] жодним чином його не визначає і навіть не роз’яснює.

Суттєві зміни вносять в Токійську конвенцію 1963 р. [5] Монреальський протокол 2014 р. [10], який поки не набрав чинності. Слід зазначити, що Токійську конвенцію 1963 р. за півстоліття жодного разу не переглядали, внаслідок чого її положення перестали відповідати вимогам часу. Так, з метою уніфікації з юрисдикційними нормами Гаазької 1970 р. [6], Монреальської 1971 р. [7], Пекінської 2010 р. [4] конвенцій та Пекінського протоколу 2010 р. [9], Монреальський протокол 2014 р. [10] крім юрисдикції держави реєстрації додатково передбачає юрисдикції держави експлуатанта та держави посадки повітряного судна. Сьогодні, коли близько половини повітряних суден експлуатуються не в державі реєстрації, передбачений ст. II Монреальського протоколу 2014 р. [10] перехід юрисдикції (стосовно злочинів та інших незаконних актів на борту повітряного судна) від держави реєстрації до держави експлуатанта має, на нашу думку, ключове значення для ефективного здійснення зацікавленими державами своєї юрисдикції стосовно таких актів. Що стосується необхідності юрисдикції держави посадки, то ця проблема теж давно відома та нема потреби на ній зупинятися – ще у 1999 р. Р. Абейратне відзначав, що Токійська конвенція 1963 р. [5] встановлює для держави посадки низку зобов’язань, але не передбачає юрисдикції [19, С. 46, 53].

Поряд з цим, важко не погодитись з висновками вчених (Р. Абейратне [20, С. 51], А. Конюхової [21, С. 94]), які критикують юрисдикційні положення як Токійської конвенції 1963 р. [5], так і Монреальського протоколу 2014 р. [10] як недостатньо ефективні. Так, ми вважаємо цілком обґрунтованим та

аргументованим висновок А. Конюхової, що Токійська конвенція 1963 р. [5] в редакції Монреальського протоколу 2014 р. [10] передбачає зобов'язання держави посадки та держави експлуатанта лише встановити свою юрисдикцію (і тільки кримінальну), але не обов'язок її здійснити [13, С. 94].

Нажаль, ми вимушені також погодитись з песимістичною оцінкою А. Конюхової, що в цілому юрисдикційні положення Гаазької 1970 р. [6] та Монреальської 1971 р. [7] конвенцій не можна вважати ефективними, але й «Пекінські» документи 2010 р. [4; 9] суттєво не змінили їх [22, С. 120]. Невирішеними залишаються такі проблеми, як: конкуренція юрисдикцій [17, С. 231]; обов'язок держав-учасниць встановити свою юрисдикцію, але відсутність їх юридично закріпленого обов'язку вжити заходів щодо її здійснення, що, з точки зору окремих вчених (яку ми в цілому поділяємо), фактично означає необов'язковий характер юрисдикції [17, С. 234]; недостатня юридична визначеність, неконкретність і, на думку деяких дослідників [17, С. 233], декларативність терміну «суворі заходи покарання» – з останнім важко не погодитись.

Висновки. Підводячи підсумок, хотілось би відмітити, що незважаючи на недоліки, прийняття і вступ в силу нових міжнародно-правових норм в сфері боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації є важливим кроком на шляху кодифікації та прогресивного розвитку міжнародного повітряного права. Однак, поки що доводиться констатувати, що цей розвиток міжнародного повітряного права не встигає за розвитком суспільних відносин в галузі міжнародної цивільної авіації та пов'язаних з цим новими сучасними викликами її безпеці. Але ця проблема інертності та консерватизму міжнародного права не нова – вона знаходиться в нерозривному зв'язку з іншою проблемою – небажанням багатьох держав брати на себе нові міжнародні зобов'язання та нести відповідальність за їх виконання згідно з імперативним принципом добросовісного виконання міжнародних зобов'язань. Таким чином, прогресивний розвиток міжнародного права являє собою свого роду компроміс між потребами в правовому регулюванні нових міжнародних відносин і необхідністю враховувати позиції якомога більшої кількості держав, щоб заохотити їх прийняти участь у новій конвенції (та щоб їх відповідні вищі органи цю конвенцію ратифікували). значна частина актуальних, важливих, а інколи й необхідних правових положень десятиліттями не отримують підтримки достатньої кількості держав, а тому не входять у остаточні тексти міжнародних договорів. Тому підписання та вступ в силу «Пекінських» документів 2010 р. [4; 9] без перебільшення можна назвати найважливішою за останнє десятиліття подією в міжнародному повітряному праві. Залишається лише побажати приєднання до цих документів якомога більшої кількості держав (в тому числі й України), щоб новий, більш сучасний, хоч і не ідеальний «Пекінський» конвенційний механізм нарешті замінив діючий поки що для більшості держав застарілий конвенційний механізм минулого століття. Тепер черга за Монреальським протоколом 2014 р. [10], що змінює (вперше за півстоліття!) Токійську конвенцію 1963 р. [5] – він поки не набрав чинності через недостатню кількість ратифікаційних грамот, тому Україна ще може внести свій вагомий

внесок в прогресивний розвиток міжнародного права, приєднавшись до цього протоколу, чим наблизить набрання ним чинності.

Проаналізовані нами вище положення нових договорів [4; 9; 10] в сфері боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації, хоч і не позбавлені суттєвих недоліків, все ж є більш прогресивними, ніж старий конвенційний механізм [5; 6; 7; 8], учасником якого є Україна. Переваги для України від приєднання до цих документів не такі суттєві й очевидні, але для вітчизняної авіації таке рішення все ж матиме, на наше переконання, позитивні наслідки – адже ці договори вносять давно назрілі зміни до міжнародно-правового механізму боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації. Якщо наша держава бажає надалі розвивати цивільну авіацію як галузь економіки, приєднання України до розглянутих в цій статті документів – лише питання часу. Але чим швидше ми це зробимо, тим швидше почнемо адаптувати наше законодавство до нових міжнародних стандартів.

Література:

1. Цивільний кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 р. / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2003. №№ 40-44. Ст. 356.
2. Руководство по авиационной безопасности (ICAO Doc 8973). Издание 9. Монреаль, 2014. 818 с.
3. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141.
4. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации от 10 сентября 2010 г. Веб-сайт ООН. URL: www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/beijing_convention.pdf (дата звернення: 22.11.2019).
5. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов от 14 сентября 1963 г. Сборник международных договоров СССР, выпуск XLIV. М. : Международные отношения, 1990. – С. 218–225.
6. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 16 декабря 1970 г. United Nations Treaty Series. 1973. С. 118-122.
7. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации. Подписана в Монреале 23 сентября 1971 г. (Doc 8966). ICAO. Монреаль, 1971. 28 с.
8. Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию (Монреаль, 24 февраля 1988 г.) // Действующее международное право: В 2 т. / Сост. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. М., 2007. Т. 2. С. 431-435.
9. Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 10 сентября 2010 г. Веб-сайт ООН. URL: www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/beijing_protocol.pdf (дата звернення: 22.11.2019)

10. Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов от 4 апреля 2014 г. Веб-сайт ICAO. URL: www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf (дата звернення: 22.11.2019).
11. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48-49. Ст. 536.
12. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII. Відомості Верховної Ради України, 2017. № 16. Ст. 199.
13. Філіппов А.В. Незаконні акти стосовно цивільної авіації: сучасна концепція у міжнародному праві. – Підприємництво, господарство і право. – 2017. – № 4. – С. 201-205.
14. Філіппов А.В. Поняття авіаційної безпеки: новели вітчизняного та міжнародного права, проблеми гармонізації. Юридичний науковий електронний журнал. 2018. №3. С. 243-247.
15. Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства: Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. Издание 10. Монреаль, 2017. 56 с.
16. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 25-26. Ст. 131.
17. Конюхова А. С., Юрьев С.С. Юрисдикция государств в борьбе с посягательствами на безопасность международной аэронавигации. М.: Издательско-торговая корпорация "Дашков и Ко", 2016. 296 с.
18. Міжнародне право: Основні галузі: Підручник / За ред. В.Г.Буткевича. К., 2004. 816 с.
19. Abeyratne R. I. R. Unruly Passengers — Legal, Regulatory and Jurisdictional Issues. Air and Space Law. Vol. 24. Kluwer Law International, 1999. P. 46-53.
20. Abeyratne R. I. R. A Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963: Some Unanswered Questions. Air and Space Law. Vol. 39 (1). Kluwer Law International, 2014.
21. Конюхова А. С. Актуальные проблемы совершенствования юрисдикционных положений Токийской конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, 1963 г. Евразийский юридический журнал. 2014. № 8 (75). С. 88–94.
22. Конюхова А. С. Конвенции о борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: проблемы юрисдикции. Право и управление. XXI век. 2015. № 1 (34). С. 116–121.