

земельному законодавстві. Тому всі розглянуті напрямки потребують подальшого глибокого дослідження.

### *Література*

1. Мірошніченко А. М. Нормування як засіб правового регулювання земельних відносин // Земельне право України. – 2012. – № 1. – С. 42-54.
2. Мірошніченко А. М. Проблемні правові питання поділу земель на категорії // Бюлетень Міністерства юстиції України. – № 12(50). – 2011. – С. 42-51.

УДК 347.822:[656.7.01:061.25] (043.2)

**Терещенко Н. М.**, старший викладач,  
**Конончик Ю. М.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ПЕКІНСЬКА КОНВЕНЦІЯ: КРОК ДО РЕФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ БОРОТЬБИ З АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ**

Важлива роль, яку відіграє цивільна авіація як галузь економіки та транспорту, що дає можливість швидкого і надійного зв'язку між різними районами земної кулі, багато в чому пояснює те, чому держави завжди приділяли значну увагу її безпеці, включаючи, зокрема, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання. У зв'язку з чим міжнародною спільнотою було прийнято ряд міжнародних договорів щодо питань безпеки: Конвенція про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден, прийнята 14 вересня 1963 року (Токійська конвенція); Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, прийнята 16 грудня 1970 року (Гаазька конвенція); Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованих проти безпеки цивільної авіації, прийнята 23 вересня 1971 року (Монреальська конвенція); Конвенція про боротьбу з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації, прийнята 10 вересня 2010 року (Пекінська конвенція).

Токійська конвенція встановила порядок здійснення державами юрисдикції стосовно кримінальних злочинів та інших актів, скоєних на борту повітряного судна, визначені повноваження командира повітряного судна стосовно осіб, які вчиняють злочини і акти, що загрожують безпеці повітряного судна і перебувають на його борту, особам або майну. При цьому конвенція не кваліфікує акти незаконного захоплення в якості кримінального злочину і відповідно не передбачає їх карності, а також не зобов'язує держави видавати осіб, які вчинили ці акти.

На відміну від Токійської, Гаазька конвенція передбачила, що акт незаконного захоплення повітряного судна, спроба його вчинення або співучасть в ньому є злочином, до якого держави-учасники зобов'язані застосовувати суворі міри покарання. Відповідно до ст. 4 Гаазької конвенції держави, що беруть у ній участь, зобов'язані встановити свою юрисдикцію над вказаним злочином у наступних випадках: а) коли злочин вчинено на борту повітряного судна, зареєстрованого в даній державі; б) коли повітряне судно, на борту якого здійснено злочин, здійснює посадку на його території, і передбачуваний злочинець ще знаходиться на борту; в) коли злочин вчинено на борту повітряного судна, зданого в оренду без екіпажу орендарю, основне місце діяльності якого знаходиться в цій державі [2].

Прийнята услід за Гаагською конвенцією Монреальська, що в цілому містить аналогічні їй положення, які стосуються юрисдикції і зобов'язань про видачу передбачуваних злочинців, в той же час, значно розширила перелік діянь проти безпеки цивільної авіації, які кваліфікуються в якості злочинів і відносно яких держава-учасник зобов'язана застосовувати суворі заходи покарання. До цих актів відносяться: а) акти насильства відносно особи, що знаходиться на борту повітряного судна у польоті, якщо такий акт може погрожувати безпеці цього повітряного судна; б) руйнування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, або спричинення цьому повітряному судну ушкодження, яке виводить його з ладу або може погрожувати його безпеці; в) поміщення або здійснення дій, що призводять до поміщення на повітряне судно, що знаходиться в експлуатації, яким би то не було способом пристрою або речовини, яка може зруйнувати таке повітряне судно або заподіяти йому ушкодження, що виводить його з ладу, або спричинення йому ушкодження, що загрожує його безпеці у польоті; г) руйнування або ушкодження аеронавігаційного устаткування або втручання в його експлуатацію, якщо такий акт може погрожувати безпеці повітряних суден у польоті; д) повідомлення свідомо неправдивих відомостей, створюючи тим самим загрозу безпеки повітряного судна у польоті [3]. Прийнятий 24 лютого 1988 року «Монреальський протокол» доповнив Монреальську конвенцію, включивши у вказаний перелік актів проти безпеки цивільної авіації також: а) акт насильства відносно особи в аеропорту, обслуговуючому міжнародну цивільну авіацію, який заподіює або може завдати серйозної шкоди здоров'ю або смерть; б) руйнування або серйозне ушкодження устаткування і спорудження аеропорту, обслуговуючого міжнародну цивільну авіацію, або розташовані в аеропорту повітряні судна, що не знаходяться в експлуатації, або порушення роботи служб аеропорту, якщо такий акт погрожує або може погрожувати безпеці в цьому аеропорту (ст. 2).

Практика застосування цих трьох конвенцій показала, що слід прийняти ще один акт, який би увібрав досвід попередніх років. З 30 серпня по 10 вересня 2010 року в Пекіні (КНР) під егідою ІКАО проходила Міжнародна конференція з повітряного права з метою ухвалення поправок до Гаазької і Монреальської конвенцій, за підсумками чого була прийнята Пекінська конвенція.

Найважливішим нововведенням, яке знайшло закріплення в Пекінській конвенції, є розширення переліку видів злочинів, спрямованих проти безпеки цивільної авіації. Будь-яка особа вчиняє злочин, якщо ця особа незаконно і навмисно захоплює повітряне судно, що знаходиться в експлуатації, або здійснює над ним контроль шляхом насильства, або погрози застосування насильства, або в будь-якій іншій формі залякування, або за допомогою будь-яких технічних засобів. Будь-яка особа також чинить злочин, якщо ця особа: 1) погрожує вчинити злочин; 2) незаконно і навмисно викликає отримання будь-якою особою загрози вчинення такого злочину, за обставин, що свідчать про те, що загроза є реальною; 3) намагається вчинити злочин; 4) організує інших осіб або керує ними з метою вчинення будь-якого із злочинів; 5) бере участь як співник у злочині; 6) незаконно і навмисно допомагає іншій особі уникнути розслідування, переслідування і покарання, знаючи, що ця особа вчинила діяння, що є злочином, або що ця особа розшукується правоохоронними органами для кримінального переслідування за такий злочин або засуджена за такий злочин; 7) змова з одним або декількома іншими особами щодо вчинення злочину, причому, якщо це передбачено національним законодавством, також передбачається фактичне вчинення одним з учасників змови будь-якої дії для реалізації цієї змови; 8) сприяння будь-яким іншим чином вчиненню одного чи більше злочинів групою осіб, які діють із спільною метою, і таке сприяння виявляється: а) з метою підтримки загального характеру злочинної діяльності або цілі групи, якщо така діяльність або намір пов'язані з вчиненням злочину; б) з усвідомленням умислу групи вчинити злочин [4].

Важливим положенням, що міститься в конвенції, є те, що ні один із зазначених злочинів не розглядається для цілей видачі або взаємної правової допомоги як політичного злочину, і тому відповідне прохання про видачу або взаємну допомогу не може бути відмовлено лише на тій підставі, що «вона стосується політичного злочину або злочину, пов'язаного з політичним злочином, або злочину, викликаного політичними мотивами» (ст. 8).

Також в Пекінській конвенції міститься положення про відповідальність юридичних осіб, які використовуються для вчинення передбачених злочинів проти міжнародної цивільної авіації (ст. 5).

Мета, заради якої приймалися Пекінська конвенція і Пекінський протокол, – підвищення ефективності міжнародно-правового регулювання боротьби з актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації. Адже з розвитком інноваційних технологій виникають нові загрози. Можна лише сподіватися, що участь у цих міжнародних договорах держав поступово буде усе більше розширюватися, і в перспективі вони займуть значне місце в регулюванні міждержавного співробітництва у відповідній сфері, що на сьогоднішній день займають Токійська, Гаазька і Монреальська конвенції.

#### *Література*

1. Конвенція про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден, прийнята 14 вересня 1963 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5049-11>

2. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, прийнята 16 грудня 1970 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_167](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_167)

3. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, прийнята 23 вересня 1971 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_269](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_269)

4. Конвенція про боротьбу з незаконними актами щодо міжнародної громадянської авіації, прийнята 10 вересня 2010 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу [http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995\\_165](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_165)

УДК 347.764:347.82 (043.2)

**Юрченко М. В.** аспірант,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ АЕРОПОРТІВ ТА АЕРОДРОМІВ УКРАЇНИ**

Важливими елементами інфраструктури повітряного транспорту України виступають аеродроми та аеропорти. Статті 63 та 64 Повітряного Кодексу України 2011 р. дають чітке визначення поняттю «аеродром», «аеродром цивільної авіації», «аеродром державної авіації», «аеродром спільного використання» та визначають, що, зокрема, всі аеродроми підлягають державній реєстрації та сертифікації. Державний реєстр аеродромів цивільної авіації України веде уповноважений орган з питань цивільної авіації. Цивільні аеродроми та аеродроми спільного використання підлягають сертифікації. Вона включає в себе оцінку всіх елементів та об'єктів аеродрому на відповідність вимогам, установленим авіаційними