

УДК 341.411.7:343.712.5:343.712.2:347.826

Артем Філіппов,*канд. юрид. наук, доцент,
доцент кафедри правосуддя
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного*

НЕЗАКОННІ АКТИ СТОСОВНО ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: СУЧАСНА КОНЦЕПЦІЯ В МІЖНАРОДНОМУ ПРАВІ

У статті проводиться порівняльний аналіз концепції акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації в міжнародному та вітчизняному праві, робиться висновок про відсутність єдиного підходу до розуміння цього поняття. На основі аналізу новел міжнародного права автор пропонує власне визначення поняття актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Ключові слова: незаконні акти стосовно цивільної авіації, акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, викрадення, незаконне захоплення повітряного судна, піратство.

Постановка проблеми. Цивільна авіація як невід'ємна складова частина транспортної системи має важливе значення для господарства та відіграє дедалі більшу роль у глобалізованій економіці. Водночас авіаційні об'єкти залишаються одними з найбільш уразливих до різних небезпечних чинників й самі можуть становити значну загрозу для населення та навколишнього середовища, навіть із дотриманням усіх установлених стандартів безпеки. Виходячи зі змісту ст. 1187 Цивільного Кодексу України [1], авіаційна діяльність становить джерело підвищеної небезпеки для людини.

Особливу увагу в міжнародному та вітчизняному праві з другої половини минулого століття привертає боротьба з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації (далі – «акти незаконного втручання») – найбільш небезпечними злочинами в цій галузі. Свідченням цього є численні терористичні атаки на літаки, що не припиняються з другої половини ХХ століття. Україна довгий час була щасливим виключенням із цієї трагічної статистики, однак учені неодноразово попереджали, що основна заслуга в цьому належить відсутності політичних факторів тероризму в нашій країні, а не досконалому механізму авіаційної безпеки. На жаль, знищення малайзійського літака «Boeing-777» авіакомпанії Malaysia Airlines 17 липня 2014 р. над Торезом стало першим в історії незалежної України актом незаконного втручання та вкотре підтвердило вразливість цивільної авіації до злочинних посягань. Як зазначено в преамбулі до нової Конвенції про боротьбу з незаконними актами щодо цивільної авіації (далі – Пекінська конвенція 2010 р.), «незаконні акти, спрямовані проти цивільної авіації, загрожують безпеці осіб та майна, серйозно порушують повітряне сполучення, діяльність аеропортів та аеронавігації й підривають віру народів світу в безпечне та впорядковане функціонування цивільної авіації для всіх держав» [2] (оскільки офіційного перекладу немає, переклад на українську мову наш – А. Ф.). Але із середини ХХ століття світова спільнота

прийняла в цій царині всього кілька конвенцій досить вузької дії. Нарешті в 2010 та 2014 рр. у міжнародному повітряному праві з'явилися довгоочікувані новели. На рівні Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО) окремими провідними авіаційними державами світу підписано документи (які поки не ратифіковані та не набрали чинності), покликані запровадити новий міжнародний правопорядок щодо боротьби з актами незаконного втручання: Пекінську конвенцію 2010 р. [2], Пекінський протокол від 10 вересня 2010 р. [3] та Монреальський протокол від 4 квітня 2014 р. [4], найважливіші новації яких ми й розглянемо в нашій статті. Неважко помітити, що ці три документи безпосередньо стосуються трьох застарілих конвенцій: Токійської 1963 р. [5], Гаазької 1970 р. [6] та Монреальської 1971 р. [7], які в своїй сукупності й становлять собою конвенційний механізм боротьби з актами незаконного втручання.

В Україні в цей період прийнято не менш довгоочікуваний новий Повітряний кодекс 2011 р. [8] (далі – ПКУ). Вважаємо, що вказані новації заслуговують на деяку увагу з боку української юридичної науки. При цьому починати слід з аналізу понятійно-категоріального апарату. Не можна не погодитися з влучним висловом Конфуція, що правильно назвати означає правильно зрозуміти. Чітке, повне, точне й несуперечливе визначення термінів у правових нормах полегшує їхнє тлумачення, що необхідно для їх правильного застосування. А такі поняття, як «незаконний акт щодо цивільної авіації», «акт незаконного втручання», «угон повітряного судна», «захоплення повітряного судна» та «піратство» в міжнародному й національному праві, а також у правовій доктрині досі розуміються неоднозначно.

Прямо чи опосередковано проблематику боротьби з незаконними актами проти цивільної авіації досліджували М.М. Аваков, В.Д. Бордунов, М.М. Волков, Р.О. Герасимов, А.Г. Ляхов, Ю.М. Малєєв, А.Ю. Піджаков, В.І. Рижий, Г.Р. Хілімова, R.I. Abeyratne, A. Abramovsky,

S.K. Agrawala, Y. Alexander, I. Awford, R.P. Boyle, J. Busuttil, 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, B. Hoffman, B. Jenkins, N.D. Joyner, O.J. Lissitzyn, R.H. Mankiewicz, R.J. McGrane, E. McWhinney, A.I. Mendelsohn, 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, R. Wilberforce та інші вчені. Але незважаючи на те, що з приводу проблеми боротьби з незаконними актами проти цивільної авіації точилися досить жваві дискусії в зарубіжній та вітчизняній науці, не так багато дослідників робили спробу дати самостійне наукове визначення таким актам. У вітчизняній юридичній науці такі дослідження майже відсутні. Наприклад, Р.О. Герасимов у дисертації 2007 р., розглядаючи міжнародно-правові засоби боротьби з насильницькими посяганнями на безпеку цивільної авіації, не робить спроби дати визначення чи вичерпний перелік таких посягань [9, с. 30-43]. Автор цієї статті вперше звернувся до зазначеної проблеми в 2006 р. [10, с. 105], а потім неодноразово повертався до неї в дисертації [11, с. 33] та інших наукових працях [12, с. 68]. Підписання провідними авіаційними державами світу нової Пекінської конвенції [2], протоколу 2010 р. [3] та Монреальського протоколу 2014 р. [4] зумовлює актуальність нового наукового погляду на проблему.

Мета статті – на основі порівняльного аналізу сучасних концепцій міжнародного й національного права запропонувати науковий підхід до визначення поняття акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, який би враховував новітні тенденції та стандарти міжнародного права, а також чинні міжнародні зобов'язання та практичні потреби України. Ми б хотіли привернути увагу наукової громадськості до проблем термінології та понятійно-категоріального апарату, що склався в міжнародному й вітчизняному праві.

Виклад основного матеріалу. Перш ніж перейти до аналізу понятійно-категоріального апарату, доцільно подати перелік усіх термінів, які використовуються в міжнародному та національному праві щодо актів незаконного втручання. Робити це найкраще в хронологічному порядку, щоб проілюструвати еволюцію поняття. Адже поняття «акти незаконного втручання в діяльність авіації» не виникло відразу в своєму теперішньому розумінні. У Токійській конвенції 1963 р. [5] замість поняття «акти незаконного втручання в діяльність авіації» використовувався термін «злочини та інші дії, учинені на борту повітряного судна», який мав дуже вузьке значення, оскільки стосувався (як і сама конвенція, що його вводила) лише діянь, учинених на борту повітряного судна. У Монреальській конвенції 1971 р. [7] уперше використано вислів «незаконні акти, спрямо-

вані проти безпеки цивільної авіації», значення якого близьке до змісту поняття «акт незаконного втручання в діяльність авіації». На відміну від Токійської конвенції 1963 р. [5], Монреальська конвенція 1971 р. [7] поширюється й на інші дії, що загрожують безпеці повітряного судна в польоті, навіть якщо вони вчиняються не на його борту. Протоколом від 24 лютого 1988 р. про внесення змін до Монреальської конвенції її дію було поширено також на акти насильства стосовно авіаційного персоналу (якщо вони можуть спричинити серйозну шкоду здоров'ю або смерть), знищення чи пошкодження будь-яких об'єктів на території аеропорту (якщо знищення чи пошкодження цих об'єктів може загрозовувати безпеці в цьому аеропорті) [7].

Нарешті в 2006 р. лише у восьмій (!) редакції додатка 17 до Чиказької конвенції 1944 р. (далі – Додаток 17) з'являється дефініція та перелік актів незаконного втручання, які визначаються як акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та повітряного транспорту [13] (переклад наш – А. Ф.).

Пекінська конвенція 2010 р. [2] фактично є спробою більш повної кодифікації міжнародно-правових норм щодо боротьби з незаконними актами стосовно цивільної авіації, ніж попередні конвенції в цій сфері. Вона дає розгорнутий (але, на жаль, невичерпний) перелік таких актів і містить низку важливих новацій. Одна з них зазначена в п. 1 ст. 4 – це відповідальність юридичних осіб за вчинення актів незаконного втручання посадовими особами, відповідальними за управління цією юридичною особою [2]; таку новацію ми пропонували ще в 2009 р. [12, с. 67]. Пекінська конвенція 2010 р. у ст. 1 визнає злочином погрозу, спробу, організацію, участь, допомогу, а також змову чи сприяння в таких діях [2]. Серед слабких місць Пекінської конвенції 2010 р., на нашу думку, є те, що її положення (як і норми попередніх конвенцій у цій сфері) 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) [2].

Чинний ПКУ [8], на жаль, більше не містить дефініцію актів незаконного втручання, яка була в ч. 2 ст. 72 старого Повітряного кодексу 1993 р. («протиправні дії, пов'язані з посяганнями на нормальну й безпечну діяльність авіації й авіаційних об'єктів, унаслідок яких сталися нещасні випадки з людьми, майнові збитки, захоплення чи викрадення повітряного судна, або такі, що створюють ситуацію для таких наслідків») [14]. Натомість чинний ПКУ у ст. 86 [8] містить перелік актів незаконного втручання, який, як неважко помітити, є дослівним перекладом переліку з глави 1 Додатка 17 [13]. Ст. 86 ПКУ [8], як і Додаток 17 [13], охоплює замах, однак не охоплює погрозу, організацію, участь, допомогу, а також змову чи сприяння вчиненню такого акту, що, на нашу думку, є недоліком вітчизняної норми. Ст. 1 Пекінської конвенції 2010 р. [2] охоплює погрозу, спробу, організацію, участь, допомогу, змову чи сприяння зазначеним актам і містить такі важливі ознаки актів незаконного втручання, як протиправність та умисел («незаконно й

навмисно»), на які чомусь не вказує ст. 86 ПКУ [8]. Дії, передбачені ст. 86 ПКУ, містять ознаки злочинів, передбачених ст. ст. 258, 259, 261, 269, 270, 277–282 Кримінального кодексу України [15] (далі – ККУ), однак ККУ поняття актів незаконного втручання до таких дій узагалі не застосовує, вживаючи його в зовсім іншому значенні.

Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації [16] в п. 3 містить зовсім інший перелік актів незаконного втручання. Але так само, як і ПКУ [8], Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації [16] не вказує, з якою формою вини співвідноситься акт незаконного втручання. Більше того, неважко помітити, що перелік діянь, які в Державній програмі авіаційної безпеки цивільної авіації визначені як акти незаконного втручання в діяльність авіації, повністю запозичений із тексту Монреальської конвенції 1971 р. [7], за винятком слів «незаконно й навмисно». Але очевидно, що вказівка на форму вини має важливе (якщо не вирішальне) кваліфікуюче значення для визначення акту незаконного втручання. Тому, на наш погляд, відсутність у вітчизняному законодавстві вказівки на навмисну форму вини, з якою вчиняються акти незаконного втручання, є суттєвим недоліком, який утруднює тлумачення й застосування такого законодавства.

Інший законодавчий казус, пов'язаний із дослівним запозиченням у Державній програмі авіаційної безпеки цивільної авіації [16] переліку актів незаконного втручання в діяльність авіації з тексту Монреальської конвенції 1971 р. [7], полягає в тому, що в цьому переліку відсутні найвідоміші акти незаконного втручання: незаконне захоплення та угон повітряного судна, а також так зване «повітряне піратство», яке заслуговує на увагу хоча б із поваги до міжнародних зобов'язань України, що випливають із Конвенції ООН із морського права [17]. Те, що про ці види актів незаконного втручання зовсім не згадує Монреальська конвенція 1971 р. [7], пояснюється дуже просто – зобов'язання держав щодо боротьби з ними передбачені іншими міжнародно-правовими документами, а саме: Токійською конвенцією 1963 р. [5], Гаазькою конвенцією 1970 р. [6] та Конвенцією ООН із морського права [17]. Однак це ніяк не виправдовує відсутність таких видів актів незаконного втручання в Державній програмі авіаційної безпеки цивільної авіації, тим більше, що й у Додатку 17 [13], і у ст. 86 чинного ПКУ [8] вони є. Отже, перелік актів незаконного втручання в п. 3 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації [16] слід узгодити принаймні зі ст. 86 ПКУ [8].

Один із найбільш поширених видів актів незаконного втручання – захоплення (угон) повітряних суден. 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 погрози насильством акт втручання, захоплення або іншим чином незаконно здійснює контроль над повітряним судном у польоті [5]. Визначення незаконного захоплення повітряного судна доповне-

но у ст. 1 Гаазької конвенції ще одним способом учинення – шляхом «будь-якої іншої форми залякування» [6], а у ст. 2 Пекінського протоколу 2010 р. – «за допомогою будь-яких технічних засобів» [3]. Ст. 2 Пекінського протоколу 2010 р. визнає злочином погрозу, спробу, організацію, участь, допомогу, а також змову чи сприяння в таких діях [3]. За вказані вище дії ст. 278 ККУ [15] передбачено кримінальну відповідальність. Проблема полягає в тому, що використовуючи формулювання «угон або захоплення» повітряного судна, ККУ [15] жодним чином його не визначає й навіть не роз'яснює. 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 із насильством, адже він може вчинятись і таємно, зокрема, з аеродрому. Такий угон не підпадає під дію Токійської та Гаазької конвенцій, оскільки відсутній обов'язковий елемент об'єктивної сторони – насильство або погроза насильством. Це можна вважати серйозною прогалиною в міжнародному праві, що не містить зобов'язання держав переслідувати в кримінальному порядку осіб, які вчинили такі дії.

Ще однією новацією Пекінського протоколу 2010 р. є відповідальність юридичних осіб за незаконне захоплення повітряного судна (погрозу, спробу, організацію, участь, допомогу, а також змову чи сприяння в таких діях) посадовими особами, відповідальними за управління цією юридичною особою [3].

Зрештою, чи не найбільш очікуваною в цій сфері новелою є перехід юрисдикції держави щодо злочинів та інших незаконних актів на борту повітряного судна від держави реєстрації до держави – експлуатанта повітряного судна, якщо вони не співпадають (ст. 2 Монреальського протоколу 2014 р. [4]). Адже прив'язка юрисдикції до місця реєстрації повітряного судна за умов, коли більшість повітряних суден експлуатуються на підставі лізингу в державах, які не є державою реєстрації, давно застаріла та втратила актуальність, більше того – стала гальмом для розвитку міжнародного повітряного права.

Від звичайного незаконного захоплення повітряного судна (як воно визначене у ст. 1 Гаазької конвенції [6]) слід відрізнити так зване повітряне піратство. Необхідність такої диференціації, насамперед, пов'язана з тим, що і Токійська, і Гаазька конвенції стосуються тільки дій, скоєних особами, які перебувають на борту повітряного судна під час польоту. Навпаки, піратство, як воно визначене у ст. 101 Конвенції ООН із морського права 1982 р. [17], учиняється не особами, які перебувають на борту повітряного судна, а екіпажем або пасажиром іншого судна чи літального апарату.

Юридично визначення піратства на глобальному міжнародному рівні вперше було закріплено у ст. 15 Женевської конвенції про відкрите море 1958 р., звідки воно майже без змін перейшло до ст. 101 Конвенції ООН із морського права 1982 р. [17]. Виходячи зі змісту вказаних документів, піратство можна визначити як будь-який акт насильства, затримання чи пограбування, скоєний з особистими цілями екіпажем або пасажирками приватного судна чи літального апарату в місці поза юрисдикцією будь-якої держави (зокрема, у відкритому морі або над ним) проти іншого судна чи літального апарату, осіб чи майна, що знаходяться на його борту, а також участь у цих діях, сприяння та підбурювання до таких дій. Отже, ст. 101 Конвенції ООН із морського права 1982 р. [6] прямо вказує на те, що, по-перше, знаряддям піратства може бути літальний апарат; по-друге, об'єктом піратського нападу також може бути літальний апарат. Детально поняття піратства розглянуте нами в окремій публікації [19]. Оскільки ніяких суттєвих змін у законодавстві з 2013 р. не відбулося, немає потреби знову повертатися тут до цього питання.

Висновки

Можна без перебільшення стверджувати, що Пекінська конвенція [2] і протокол 2010 р. [3] та Монреальський протокол 2014 р. [4] запроваджують новий міжнародний правопорядок щодо боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Якщо наша держава бажає надалі розвивати цивільну авіацію як галузь економіки, приєднання України до цих документів – лише питання часу. Але чим швидше ми це зробимо, тим швидше почнемо адаптувати наше законодавство до нових міжнародних стандартів. Насамперед вважаємо за доцільне узгодити п. 1 ст. 86 ПКУ [8] та п. 3 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації [15] між собою та зі змістом ст. 1 Пекінської конвенції 2010 р. [2] щодо переліку актів незаконного втручання, указавши в цьому переліку відповідні статті ККУ, що передбачають відповідальність конкретно за кожен вид акту незаконного втручання. Акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації пропонуємо законодавчо визначити таким чином: навмисні злочинні дії (а також погроза, спроба, організація, участь, допомога, змова чи сприяння таким діям), спрямовані проти безпеки цивільної авіації й авіаційних об'єктів, які створили реальну загрозу або призвели до настання тяжких наслідків: загибелі або тяжкого чи середньої тяжкості тілесного ушкодження людини, значних майнових збитків, угону, захоплення, викрадення чи пограбування повітряного судна або втрати законним експлуатантом контролю над повітряним судном іншим чином.

Список використаних джерел:

1. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40–44. – Ст. 356.
2. Конвенція о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации от

10 сентября 2010 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/beijing_convention.pdf.

3. Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 10 сентября 2010 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/beijing_protocol.pdf.

4. Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf.

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, от 23 сентября 1971 г. (Doc 8966). – Монреаль : ICAO, 1971. – 28 с.

8. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. – Ст. 536.

9. Герасимов Р.О. Развитие международно-правовых принципов и норм в сфере обеспечения гражданской авиации : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11 / Р.О. Герасимов. – Одеса, 2007. – 277 с.

10. Філіппов А.В. Поняття «безпеки авіації» та «авіаційна безпека» в українському законодавстві та юридичній науці / А.В. Філіппов // Бюлетень Міністерства юстиції України. – 2006. – № 2. – С. 102–109.

11. Філіппов А.В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / А.В. Філіппов. – Ірпін, 2010. – 246 с.

12. Філіппов А.В. Поняття акту незаконного втручання в діяльність авіації в міжнародному та вітчизняному праві / А.В. Філіппов // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія «Повітряне і космічне право». – К. : Видавництво Національного авіаційного університету «НАУ-друк», 2009. – № 4(13). – С. 65–68.

13. Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства : приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. – Изд. 8. – Монреаль : ICAO. – 2006. – 41 с.

14. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. № 3167-XII (утратив чинність) // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 25. – Ст. 274.

15. Кримінальний кодекс України // Офіційний вісник України. – 2001. – № 21. – Ст. 920.

16. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації : Закон України від 20 лютого 2003 р. № 545-IV // Відомості Верховної Ради (ВВР) України. – 2003. – № 17. – Ст. 140.

17. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_057.

18. Міжнародне право: Основні галузі: [підручник] / За ред. В.Г. Буткевича. – К. : Либідь, 2004. – 816 с.

19. Філіппов А.В. Компаративний підхід до проблеми юридичного визначення піратства / А.В. Філіппов // Бюлетень Міністерства юстиції України. – 2013. – № 11. – С. 230–236.

В статье проводится сравнительный анализ концепции акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, делается вывод об отсутствии единого подхода к пониманию этой концепции. На основании анализа новелл международного права автор предлагает собственное определение понятия актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Ключевые слова: незаконные акты в отношении международной гражданской авиации, акт незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, незаконный захват воздушного судна, угон.

The article presents a comparative analysis of the concept of an act of unlawful interference with civil aviation, concludes that there is no single approach to understanding this concept. Based on the analysis of new norms of international law, the author proposes his own definition of the concept of acts of unlawful interference with civil aviation.

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

