

щих навчальних закладів / за ред. Шемшученка Ю. С. – К. : ТОВ "Видавництво "Юридична думка", 2005. – 848 с.

6. Комарницький В. М., Шевченко В. І., Єлькін С. В. Екологічне право : Навчальний посібник. – 3-є вид. Центр навчальної літератури. – К. : 2006. – 224 с.

УДК 347.8 (043.2)

Бондаренко Д.Ю.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м.Київ

Науковий керівник: Єряшов Є.К., старший викладач

АВІАЦІЙНИЙ ТЕРОРИЗМ ЯК ПРОГРЕСУЮЧА ХВОРОБА XXI СТОЛІТТЯ

Сьогодні авіатранспорт – невід'ємна складова чи не усіх сфер життя. Він є одним з найголовніших елементів як у процесі потоку світового капіталу, так і в області потенційних загроз безпеці, порівнюваних по кількості жертв зі зброєю масового знищення. Найпотужніші промислові підприємства, транспортні вузли можуть стати об'єктом посягань повітряних злочинців. Тому боротьба з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації (АНВ) залишається одним з головних завдань будь-якої держави та світового авіаційного співтовариства.

Відповідно до ЗУ "Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації" від 20.02.2002р. №545-IV актом незаконного втручання є: насильство стосовно особи, яка перебуває на борту повітряного судна (ПС) під час польоту, якщо такі дії можуть загрожувати його безпеці; незаконне та навмисне використання пристрою, речовини або зброї: для здійснення акту насильства стосовно особи в аеропорту (аеродромі), що завдає або може завдати шкоди її здоров'ю чи заподіяти смерть; для руйнування або серйозного пошкодження обладнання, споруд, служб і ПС, розташованих в аеропорту (на аеродромі); для загрози безпеці польотів в аеропорту (аеродромі); руйнування чи пошкодження ПС, а також об'єктів радіонавігаційного забезпечення чи втручання в їх експлуатацію, якщо будь-яка зазначена дія загрожує безпеці ПС під час польоту; повідомлення свідомо неправдивих відомостей, що можуть спричинити загрозу безпеці ПС в польоті. Перші 2 групи АНВ, можна умовно об'єднати за підвищеним ступенем небезпеки для життя і здоров'я пасажирів. Злочинці під загрозою застосування зброї чи вибухового прист-

рою проти пасажирів чи членів екіпажу встановлюють свій контроль над ПС, а потім – висувають власні вимоги.

Вперше випадок захоплення і уgonу літака було зареєстровано 1931 р. в Південній Америці. На теренах Радянського Союзу подібне сталося в 1953р. в м. Таллінн. Найбільша кількість АНВ відмічена за період 70-х років – понад 700 випадків: загинуло більше 1100 осіб, поранено більше 1000. Також в цей період зареєстровано понад 10000 погроз на адресу повітряного транспорту [1, с.187].

В 60-х рр. питання боротьби з повітряним тероризмом було висунуто на перший план, і вже за 10 років активного міжнародно-правового співробітництва була створена система основних міжнародних нормативно-правових документів у сфері захисту цивільної авіації: Конвенція про злочини та деякі інші дії, здійснені на борту повітряного судна (м. Токіо) 1963 р., Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (м. Гаага) 1970 р., Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки авіації (м. Монреаль) 1971 р. та Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, обслуговуючих міжнародну цивільну авіацію, 1988 р. Україна стала учасницею даних конвенцій відповідно з 1988, 1972, 1973рр. Сьогодні важливим органом реагування на порушення безпеки в цивільній авіації, зокрема тероризм, є Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), створена відповідно до положень Чиказької конвенції про міжнародну авіацію 1944 р.. Реакцією на спалах тероризму в світі стала Резолюція Ради ІКАО у 1969 році, відповідно до якої утворено Комітет по незаконному втручанням у діяльність цивільної авіації.

Організація надає великого значення підвищенню рівня підготовки керівників і співробітників авіапідприємств та відомств, відповідальних за забезпечення авіаційної безпеки. Для цього створено 15 учбових центрів, 3 з яких розташовані у Європі (в Брюсселі, Києві, Москві). Україна – єдина держава, яка не будучи членом НАТО, приєдналася до програми Альянсу для обміну інформацією про повітряну обстановку та повітряний рух, направленої на боротьбу з міжнародним тероризмом та захист повітряного простору Європи.

11 вересня 2001 р. була відкрита нова трагічна сторінка історії повітряного тероризму. Вперше, захопивши одразу 4 літаки, терористи (пілоти-"камікадзе"), не висуваючи жодних вимог, протаранили Всесвітній торговий центр в Нью-Йорку та будівлю Пентагону у Вашингтоні – ПС стали засобом ураження наземних цілей. Число жертв цих терактів перевищило кількість загиблих і поранених в результаті АНВ за всю попередню історію повітряного тероризму.

На теренах ближнього зарубіжжя також вже відомі випадки підвищення рівня активності терористів-смертників. Демонструє це жахливий теракт 24.08.2004р., коли у небі над Ростовською і Тульською областями одночасно прогрімали 2 вибухи (один – на борту волгоградського Ту-134, інший – в салоні новосибірського Ту-154). Спричинені 2 смертницями, вони унесли життя 90 осіб.

Війна, розв'язана авіатерористами, не вписується у жодні класичні схеми. У ній немає ні лінії фронту, ні локальних вогнищ оборони, ні явного противника. Тут діє ворог-невидимка. Ретельно замаскований, він ходить серед нас, і ніхто не знає, де і коли він приведе у дію свою пекельну машину [2, с.18]. Цивільна авіація, як різновид транспорту, особливо приваблива для терористів. На автомобільних шляхах щорічно гине багато десятків тисяч людей, але це не викликає у суспільства такої реакції, як авіаційна катастрофа. Тому влаштувати теракт на повітряному транспорті – занадто спокуслива для терориста ціль.

Захист від терору – проблема не лише внутрішня, вона виходить за межі не лише конкретного аеропорту, але і за кордони однієї конкретної держави. Як зазначав (після терактів на борту Ту-134, Ту-154) директор Департаменту безпеки Групи компаній ІСТ ЛАЙН, управляючої аеропортом Домодедово, М.Чен, можна з одного аеропорту створити неприступну фортецю, але якщо в іншому аеропорті аналогічний комплекс заходів не буде задіяний, захищеність залишиться лише ілюзією [2, с.20]. З цим важко не погодитися, адже лише завдяки плідній співпраці як внутрішньодержавних органів, так і світової спільноти загалом можна якщо не припинити, то хоча б уповільнити дію такого вражаючого явища як тероризм, котрий набув в 21 столітті нової модифікації з часткою "авіа -".

Література:

1. Волынский В.Ю. История воздушного терроризма / В.Ю.Волынский // Сборник научных трудов Гос НИИГА. – М., 2008. – Вып. 310. – С. 187-192.
2. Трошин А. Война без линии фронта / А.Трошин // Гражданская авиация. – М., 2004. – №12. – С. 18-20.

УДК 341.226(043.2)

Горбунова О.В.,
студентка,
Гуманітарний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Боярська З.І., к.і.н., доцент

УКРАЇНА ЯК СУБ'ЄКТ МІЖНАРОДНОГО ІНФОРМАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Актуальність даної теми зумовлена тим, що з огляду на перспективи участі України в Європейському спільному авіаційному просторі та її прагнення щодо розширення можливостей для українських громадян та компаній літати без обмежень, винятково важливим питанням є повна імплементація нових правил діяльності цивільної авіації. Україна є повноправним членом таких впливових міжнародних організацій, як Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), Європейська конференція цивільної авіації (ECAC) Європейська організація з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL) та є кандидатом в члени Об'єднаних Авіаційних Властей (JAA), частину повноважень яких було передано Європейській агенції з безпеки авіації (EASA).

Оскільки членство України в таких організаціях зобов'язує внесення відповідних змін до національного законодавства, в 2011 році було прийнято новий Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI, в якому законодавчо закріплено нові аспекти регулювання діяльності цивільної авіації в Україні, що сприяє гармонізації законодавчого поля України зі стандартами JAA та іншими нормами європейського права, що регламентують діяльність цивільної авіації, в тому числі адаптація до норм міжнародного повітряного права.

У Розділ II Повітряного кодексу України під назвою: "Система державного регулювання в галузі авіації та використання повітряного простору України", в статті 4 зазначається, що Україна як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України.

Авіаційні правила України, розроблено відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), інших між-