

ООН, яка страждає паралічем нижніх кінцівок, відмовили в посадці на борт літака, що прямує з Хітроу (Лондон) до Женеви (Швейцарія), бо з нею не було супроводжуючого. Хоча зазначений пасажир дуже часто користується авіаперельотами і подорожує без супроводу вже 15 років. У Франції трьом пасажиром на внутрішніх рейсах також було відмовлено у перельоті через відсутність супроводжуючих. Згодом пасажир оскаржив рішення авіаперевізника в суді і виграв справу. Компанії довелося виплатити їм компенсацію.

Діючі правила Євросоюзу щодо авіаперевезень авіапасажирів, які набрали чинності в липні 2008 року, гарантують право на недискримінаційне ставлення до пасажирів з причини інвалідності або обмежених можливостей пересування. Сфера дії цих прав охоплює: 1) відповідне ставлення під час бронювання та покупки авіаквитків; 2) право подорожувати на тих же підставах, що й інші пасажирів; 3) право на отримання інформації про правила безпеки під час польоту в тій формі, яка доступна пасажирів (звуковій, візуальній, тактильній); 4) право на надання безкоштовної допомоги в аеропорту і салоні літака; 5) право на безкоштовне перевезення двох засобів реабілітації або предметів, що полегшують пересування.

Отже, вільний доступ до подорожей для людей з особливими потребами стає можливим при гідному правовому регулюванні зазначених суперечностей, що відкриває для таких людей світ без бар'єрів.

Література

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

2. Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу Приватного акціонерного товариства "Авіакомпанія "Міжнародні Авіалінії України" [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.flyuia.com/ua/information-and-services/1464.html>.

3. Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/Obslugovuvannya-osib-z-obmezenymy-moglyvostyamy/30216_2.html.

4. Руководство ЕС о правах авиапассажиров с ограниченными возможностями: [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-422_en.htm?locale=en

УДК 656.7.08: 341.266 (043.2)

Ткач І. О.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Підвищення ролі цивільної авіації у перевезеннях пасажирів і вантажів, зростання інтенсивності руху на міжнародних авіалініях та швидкий розвиток авіаційної техніки вимагають особливої уваги до питань міжнародно-правового гарантування безпеки цивільної авіації.

Нормативно-правове закріплення поняття "безпека" подано у Чиказькій конвенції 1944 р. Проблему гарантування безпеки цивільної авіації поділяють на два напрями: вживання відповідних заходів і встановлення правил щодо забезпечення надійної експлуатації авіаційної техніки; правові питання боротьби з актами незаконного втручання людини у діяльність цивільної авіації, що загрожують її безпеці. Саме в цих двох напрямках з перших років розвитку авіації відбувається становлення міжнародно-правових норм, пов'язаних з гарантуванням безпеки цивільної авіації.

З метою створення безпеки цивільної авіації були прийняті такі міжнародно-правові акти: Токійська конвенція про злочини і деякі інші дії на борту повітряного судна (14 вересня 1963 р.); Гаазька конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (16 грудня 1970 р.); Монреальська конвенція про боротьбу з незаконними актами проти безпеки цивільної авіації (23 вересня 1971 р.); Монреальський протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію (24 лютого 1988 р.).

Першим міжнародним документом, що містить окремі норми,

які стосуються безпеки повітряного судна, вважається Женевська конвенція 1958 р. про відкрите море. Вона визначає піратство як неправомірні акти насильства, затримання або грабунку, вчинені в особистих цілях екіпажем або пасажирями одного приватного судна або літального апарата стосовно іншого судна або літального апарата й осіб, що знаходяться на борту. Йдеться про дії екіпажу або пасажирів піратських морських або повітряних суден. При цьому такі акти за Женевською конвенцією кваліфікуються як "піратство" тільки у випадку їх здійснення у відкритому морі або в повітряному просторі над ним.

Поряд з цими міжнародно-правовими актами існують угоди регіонального характеру. 26 травня 1995 р. у межах СНД була підписана Угода про співробітництво з забезпечення захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, у якій разом з Україною взяли участь 12 держав. В основному дублюються положення міжнародних Конвенцій. Ст. 3, 4, 5 передбачають узгодженість дій сторін із запобігання і припинення актів втручання у діяльність цивільної авіації, надання усіх видів допомоги членам екіпажу і пасажирів повітряного судна, забезпечення доступу представників уповноважених (конвенціями) установ. Відповідно до ст. 6 Угоди, питання юрисдикції стосовно правопорушників, які намагалися здійснити або здійснили акт незаконного втручання, вирішують учасники Угоди у межах положень міждержавних угод. Для підвищення якості узгоджених дій сторін при Міждержавному авіаційному комітеті СНД була створена Координаційна рада з авіаційної безпеки [2].

Щодо національно-правових заходів гарантування безпеки цивільної авіації в Україні, то варто згадати, що у лютому 2003 р. було затверджено Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації, яка розроблена відповідно до Чиказької конвенції 1944 р. Її метою є створення організаційно-правових засад щодо гарантування авіаційної безпеки та ефективної діяльності цивільної авіації. У Повітряному кодексі України 1993 р. цій проблемі присвячено розділ XIII "Захист авіації від актів незаконного втручання", у якому визначено порядок організації авіаційної безпеки (ст. 71), основні заходи щодо захисту від актів незаконного втручання (ст. 72), контроль за безпекою (ст. 73) та гарантування виконання вимог авіаційної безпеки (ст. 74) [1].

Варто зазначити, що динамічний розвиток цивільної авіації і інтенсивна експлуатація глобальної мережі міжнародних повітряних ліній підвищили економічне значення міжнародних повітряних сполучень, зросли форми співробітництва держав, однією з яких є спільні зусилля, спрямовані на забезпечення безпеки цивільної авіації. Зміцнення миру і безпеки передбачає розширення й поглиблення міжнародного співробітництва у різних галузях міжнародних відносин. Для держав та міжнародних організацій рішення цієї проблеми полягає у пошуках ефективних міжнародно-правових засобів боротьби з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації.

Таким чином, основними джерелами міжнародного повітряного права, які регулюють безпеку цивільної авіації, є міжнародні договори й конвенції, насамперед Чиказька конвенція 1944 р., що заснувала Міжнародну організацію цивільної авіації; Варшавська конвенція 1929 р., яка вирішує питання відповідальності перевізника при міжнародних авіаперевезеннях; відповідальності, що стосується експлуатанта повітряного судна перед третіми особами; Римська конвенція 1952 р. про боротьбу з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації; Токійська конвенція 1963 р., зокрема про незаконні захопті повітряних судів (Гаазька конвенція 1970 р.), щодо незаконних актів, спрямованих проти безпеки цивільної авіації та ін.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48 – 49. – Ст. 536.
2. Черкес М. Ю. Міжнародне право : підручник / М. Ю. Черкес. – К. : Знання, – 2004. – 292 с.