

подальшого наукового дослідження і апробації його результатів в практичній діяльності.

Література

1. Статистика аварійності в Україні / Управління безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>
2. Міжнародна поліцейська енциклопедія: у 10 т. / відп. ред.: В. В. Коваленко, Є. М. Моїсєєв, В. Я. Тацій, Ю. С. Шемшученко. – К.: Атіка, 2010. – Т. VI. Оперативно-розшукова діяльність поліції (міліції). – 1128 с.
3. Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
4. Полный курс уголовного права. В 5 т. Т. 2. Преступления против личности / под ред. д-ра юрид. наук, проф. А. И. Коробеева. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2008.

УДК 351.814.2:343.934(043.2)

Грицик Д. Д., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Лихова С. Я., д.ю.н., професор

АВІАТЕРОРИЗМ – ВАЖЛИВА ПРОБЛЕМА СЬОГОДЕННЯ

Сучасний тероризм – це вже не розрізнені індивідуальні дії, а серії різних терористичних акцій, що направлені проти широкого кола людей і об'єктів, ретельно підготовлені і здійснені кваліфікованими кадрами та добре організованими угрупованнями. Схоже, тероризм перетворюється на негативну ознаку цивілізованого суспільства. Чисельність терористичних угруповань зростає, їх руйнівна діяльність стає все активнішою і небезпечнішою [1].

Об'єкти транспорту особливо привабливі для терористів. Теракти на транспорті, зазвичай, супроводжуються великими жертвами, часто паралізують діяльність найважливіших сфер економіки, дестабілізують становище в суспільстві. Сучасний тероризм надає перевагу одному з найефективніших засобів пересування – повітряному транспорту. Пасажири на борту повітряного судна і саме судно мають значну цінність для держави. Тому терористи вважають захоплення повітряного судна найбільш легким і дешевим способом отримання викупу, звільнення

терористів, які відбувають покарання, та набуття популярності. Захоплення повітряних суден являє мінімальну небезпеку для злочинця і велику загрозу життю пасажирів та екіпажу, тому розцінюється терористами як один з найбільш результативних засобів досягнення мети [2, с. 9].

Офіційно першим викраденням вважається захоплення лайнера в 1931 році у Перу. За деякими відомостями, літак було викрадено з метою поширення листівок революційного змісту, проте жодних наслідків у міжнародно-правовій сфері цей інцидент не викликав.

Найбільша кількість терористичних актів на повітряному транспорті була здійснена в період з 1970 по 1979 рік. За ці роки в світі було зареєстровано понад 700 випадків захоплень і викрадень повітряних суден, загинуло понад 1100 людей, поранено понад 1000 осіб. За цей же період зареєстровано понад 10000 погроз щодо захоплення повітряних суден і диверсій [2, с. 10].

11 вересня 2001 року – це дата відродження авіатероризму. Саме в цей день терористи продемонстрували світові новий рівень терористичного акту та вразливість системи захисту цивільної авіації. Всесвітній торговий центр у Нью-Йорку був повністю знищений за допомогою цивільної авіації. Після цього нищівного удару світове співтовариство усвідомило небезпеку, що насувається на повітряний транспорт і адекватно відреагувало на тенденцію зростання випадків повітряного тероризму. Держави почали вживати заходи на законодавчому рівні.

На сьогодні важливим органом реагування на порушення безпеки в цивільній авіації є Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), яка створена згідно з положеннями Чиказької конвенції про міжнародну авіацію 1944 р. Реакцією на спалах тероризму в світі стала Резолюція Ради ІКАО у 1969 році, відповідно до якої було створено Комітет по незаконному втручанню в діяльність цивільної авіації. Важливою подією стало створення постійної Групи експертів з авіаційної безпеки у 1987 році, яка працює над розробкою правил для надання допомоги країнам у запровадженні заходів щодо припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Основа діяльності ІКАО – міжнародне співробітництво, задля чого у вересні 2005 року був створений Сектор співробітництва і розвитку у сфері авіаційної безпеки, який надає допомогу відповідно до нових технологій та програм фінансування авіаційної безпеки [3, с. 278].

Виникла необхідність створення автоматизованих засобів сповіщення екіпажу щодо обстановки в салонах повітряних суден, а також системи дистанційного пілотування повітряних суден, яка б

дозволила наземним пунктам управління здійснювати примусову посадку літака у випадку їх захоплення терористами.

Світовий досвід свідчить, що основні заходи безпеки мають виконуватися на землі, ще до посадки пасажирів в літак. Фахівці авіаційної безпеки на етапі передпольотного огляду пасажирів і багажу мають постійно міняти систему забезпечення безпеки, щоб представники терористичних угруповань не могли виявити в системі слабкі місця. При плануванні і організації системи авіаційної безпеки у деяких аеропортах відмічається відсутність універсальної методології в цій сфері, які б відповідали усім міжнародним вимогам. Все залежить від наявності і виду загроз, частоти міжнародних та внутрішніх рейсів [3, с. 280].

Вищенаведені твердження мають пряме відношення і до безпеки української цивільної авіації, оскільки Україна має великий авіаційний потенціал і приймає активну участь у міжнародно-правовому співробітництві в боротьбі з тероризмом в цивільній авіації, зокрема, є учасницею Гаазької конвенції з 21 лютого 1972 року, Монреальської – з 26 січня 1973 року, Токійської – з 29 травня 1988 року.

Отже, авіатероризм – це глобальна проблема сьогодення та майбутнього, що загрожує світовій безпеці. Міжнародно-правова боротьба з тероризмом в цивільній авіації стала одним із напрямків міжнародної політики, а правова боротьба на національному рівні - завданням кожної авіаційної держави. Знищити авіатероризм дуже складно, але ведення ефективної правової боротьби та об'єднання зусиль науковців для вирішення цієї проблеми дозволить знизити ризик виникнення терактів та підвищити рівень безпеки цивільної авіації. Лише попереджаючи терористичні акти можна уникнути людських жертв та матеріальних втрат.

Література

1. Гладенко В. М. Проблеми розуміння сучасного тероризму / В. М. Гладенко. – Миколаїв: Миколаївський державний університет імені В. О. Сухомлинського [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lib.chdu.edu.ua/pdf/naukpraci/politics/2006/40-27-32.pdf>.
2. Близнюков А. Г. Безопасность на воздушном и водном транспорте / А. Г. Близнюков // Право и безопасность. – 2006. – № 1. – С. 14.
3. Буткевич В. Г. Міжнародне публічне право / В. Г. Буткевич, В. В. Мицик, О. В. Задорожний. – К.: Либідь, 2002. – 463 с.