

Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

3. Посилення відповідальності за нетверезе керування – вимога часу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gurt.org.ua/news/information/20010/>.

4. Проект Закону про доповнення Кримінального кодексу України статтею 286-1 (керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=45779

5. Чи поменшає кількість ДТП, скоєних нетверезими водіями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zib.com.ua/ua/print/56350-chi_pomenshae_kilkist_dtp_skoenih_netverezimi_vodiyami.html

6. П'яні за кермом: як карають в Україні, Європі та Китаї [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://autonews.com.ua/pyani-zakermom-yak-karayut-v-ukra%D1%97ni-yevropi-ta-kita%D1%97/>

7. Алкоголь за кермом: як штрафують водіїв напідпитку в Європі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mmr.net.ua/advice/rules/25362>

УДК 323.282:629.73(043.2)

Хомченко О. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Катеринчук К. В., к.ю.н., доцент

АВІАТЕРОРИЗМ ЯК ПРОБЛЕМА СЬОГОДЕННЯ

Однією з форм прояву тероризму є авіатероризм. На даний час в Україні підвищений ризик авіатероризму, бо однією з причин є воєнні дії на сході нашої країни. Якщо говорити загалом про світ, то таке явище, як повітряний тероризм, прослідковується доволі часто. Авіатероризм – це викрадення повітряного судна та інше злочинне втручання в діяльність цивільної авіації. Саме ця форма тероризму (викрадення, вибух повітряних суден) призводить до значних людських жертв.

Загалом, тероризм – це явище, яке поширюється в світі, незважаючи на кордони, знищує політичну, економічну та соціальну стабільність, забирає життя людей. Тероризм постійно видозмінюється та набуває нових форм. Початок тероризму в цивільній авіації припадає на кінець 60-х, коли спостерігався «спалах насилля» на міжнародному повітряному транспорті. А вже за десять 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 (Токійська конвенція) 1963 р., Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки авіації (Монреальська конвенція) 1971 р., Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька конвенція) 1970 р., та Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, обслуговуючих міжнародну цивільну авіацію 1988 р. Сьогодні ці нормативно-правові акти залишаються основою для безпеки авіації, але окремі норми з часом втрачають свою дієвість і стають застарілими й неефективними.

11 вересня 2001 року вважається датою 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 світ заговорив про глобальний рівень тероризму. Україна – єдина країна не член НАТО, котра приєдналася до програми Альянсу для обміну інформацією про повітряну обстановку та повітряний рух, яка направлена на боротьбу з міжнародним тероризмом та захист повітряного простору Європи [1, с. 376].

Проблема авіатероризму давно вийшла на рівень міжнародного масштабу. Цивілізоване суспільство повинно прагнути до того, щоб не давати поширюватися цьому злу і вчасно виявляти терористичну загрозу. У складному комплексі боротьби з міжнародним тероризмом не останнє місце за важливістю займає проблема протидії повітряному тероризму, що набуває нині більш прихований і витончений характер. Версій актів повітряного тероризму висувається багато, але в якості ключових можна виділити дві: перша, так звана ідеологічна – викрадення літаків з пасажирами на борту і подальшим висуненням політичних чи інших вимог в обмін на життя заручників; друга – «ударна» – з використанням літаків як зброї, коли загрозу знищенню піддаються важливі об'єкти держави. Однак важливо відзначити, що повітряний транспорт ще слабо захищений від терористів. Застосовувані засоби контролю в своєму розвитку не встигають за їх хитрощами і не здатні надійно виявляти заборонені до перевезень вантажі. Складність проблеми полягає в тому, що терористи можуть не тільки захоплювати багатотонні лайнери в великих аеропортах, а й викрадати будь які літальні апарати з аеродромів та приватних майданчиків акціонерних компаній. При такій високій невизначеності загроз і намірів терористів, важко припинити спроби захоплення літака і просто дізнатися про початок теракту [2, с. 301].

Сучасний тероризм – це вже не розрізнені індивідуальні дії, а серії різних терористичних акцій, що направлені проти широкого кола людей і об'єктів, ретельно підготовлених і здійснених кваліфікованими кадрами та організованими угрупованнями. Схоже, тероризм перетворюється на негативну ознаку цивілізованого суспільства. Вразливих місць авіації може бути два – обладнання та персонал. Терористична активність за останні двадцять років різко зросла в багатьох регіонах світу. Терористичні угруповання екстремістського спрямування беруть на озброєння методи, властиві раніше лише мафіозним структурам. Все частіше терористичні акції використовуються як засіб тиску на уряд, суспільство, політичних супротивників. Не виключена версія терактів рекламного характеру з боку нових екстремістських організацій, що демонструють своє існування і здатність. Розраховані вони, перш за все, на тих, від кого може надходити фінансування. Після трагічних подій 11 вересня 2001 року проведено всебічний аналіз стану авіаційної безпеки цивільної авіації та здійснена оцінка нових і виникаючих загроз тероризму на повітряному транспорті [3, с. 21].

Отже, авіатероризм є важливою проблемою сьогодення, яка потребує дослідження серед науковців. Лише попереджаючи терористичні акти можна уникнути людських жертв та матеріальних втрат. Нормативно-правова база, що діє в Україні поки недостатньо визначає превентивні заходи щодо попередження випадків повітряного тероризму, а також механізм взаємодії суб'єктів боротьби з тероризмом, крім того не чітко визначені їх повноваження. Одним з головних підходів до вирішення проблеми протидії тероризму в аеропортах, на аеродромах і на борту літаків є розширення відповідної технічної бази для посилення режиму перебування громадян в аеропортах та контролю при посадці в літак.

Література

1. Безгіна О. В. Авіатероризм – важлива проблема сьогодення / О. В. Безгіна // АЕРО-2012. Повітряне і космічне право: [Матеріали Всеукр. конф. молодих учених і студентів, Київ, Національний авіаційний університет, 22 листопада 2012 р.] – К.: Комп'ютерпрес, 2012. – С. 375-379.
2. Ткаченко І. К. Авіатероризм як чинник соціального насильства / І. К. Ткаченко // Політ. Сучасні проблеми науки. Гуманітарні науки: тези доповідей XVII Міжнар. наук.-практ. конф. молодих учених і студентів. – К.: НАУ, 2017. – 301 с.
3. Камінський В. В. Боротьба з повітряним тероризмом має починатися з землі / В. В. Камінський // Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України. – 2014. – № 1 (14) – С. 16-23.