

– здійснює інші функції, що впливають з покладених на патрульну поліцію України завдань, що передбачені чинним законодавством України.

Правове регулювання діяльності патрульної поліції здійснюється на основі Конституції України, Законів України «Про центральні органи виконавчої влади», «Про Національну поліцію» та інші закони, постанови Кабінету Міністрів України.

УДК 343.2/.7:347.82(043.2)

Безверха К.В., магістр,
Донецький національний університет ім. В. Стуса, м. Вінниця
Науковий керівник: Турченко О.Г., к.ю.н., доцент

ЩОДО ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

Тероризм в своїх різних проявах все більше загрожує національній безпеці держав, міжнародній безпеці в цілому та тягне за собою значні політичні, економічні і моральні втрати, здійснює сильний психологічний тиск на великі маси людей, забирає життя переважно мирних громадян. Повітряний тероризм, на жаль, за останній час став реальною загрозою, але залучення протиповітряної оборони для ліквідації проблем, що виникнуть в наслідок недоліків в роботі наземних служб безпеки в аеропортах, може привести ще до більших збитків чим ті, що будуть попереджені [1]. Знищення малайзійського літака «Boeing-777» авіакомпанії Malaysia Airlines 17 липня 2014 року над м. Торез стало першим в історії незалежної України актом незаконного втручання та ще раз підтвердило вразливість цивільної авіації до злочинних посягань.

Як зазначено в преамбулі Пекінської конвенції про боротьбу з незаконними актами щодо цивільної авіації 2010 року, «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».

В літературі авіаційну безпеку визначають як захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів [2].

Проблему гарантування безпеки цивільної авіації, як правило, поділяють на два самостійних, хоча й взаємопов'язаних питання. По-перше, це вживання відповідних заходів і встановлення правил щодо забезпечення технічно-надійної експлуатації авіаційної техніки як своєрідної «техніки безпеки». По-друге, це специфічні правові питання боротьби з актами незаконного втручання людини в діяльність цивільної авіації, що загрожують її безпеці. Саме в цих двох напрямках з перших років появи авіації розвивалися міжнародно-правові норми, пов'язані з гарантуванням безпеки міжнародної цивільної авіації. Зупинимось на другому напрямі.

Основні акти, спрямовані на забезпечення авіаційної безпеки, діють на трьох рівнях:

- на універсальному рівні (основною організацією, відповідальною за розробку стандартів безпеки є Міжнародна Організація Цивільної Авіації (ІКАО).

Першим кроком ІКАО відносно створення міжнародно-правової бази в галузі авіаційної безпеки стала Токійська конвенція про злочини і деякі інші акти, які вчиняються на борту повітряних суден 1963 року, сфера дії якої розповсюджується лише на акти або злочини, які вчиняються на повітряному судні в польоті або на поверхні у відкритому морі, або на поверхні у будь-якому іншому районі поза межами території будь-якої держави - сторони Конвенції.

Хвиля насильства на повітряному флоті змусила ІКАО в терміновому порядку розробити і ввести в дію Гаазьку конвенцію про боротьбу із незаконним захопленням повітряного судна 1970 року, положення якої застосовуються незалежно від того, здійснювало судно міжнародний політ або політ на внутрішніх авіалініях. Відповідно до Конвенції злочином вважаються діяння, які полягають у такому: незаконне, шляхом насильства або погрози застосувати насильство, або шляхом іншої форми залякування, захоплення повітряного судна або здійснення над ним контролю, а також замах на вчинення таких дій та співучасть у вчиненні такого злочину. Після Гаазької, у 1971 році набула чинності Монреальська конвенція про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, яка згодом була доповнена Протоколом про боротьбу із актами насильства в аеропортах, які обслуговують цивільну авіацію (Монреаль, 1988 р.). Треба вказати також Конвенцію про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (Монреаль, 1991 р.); Конвенцію про боротьбу із незаконними актами стосовно Міжнародної цивільної авіації (Пекін,

2010 р.); Пекінський протокол від 10 вересня 2010 р. та Монреальський протокол від 4 квітня 2014 року.

При цьому дефініція та перелік актів незаконного втручання, які визначаються як акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та повітряного транспорту були визначені тільки у 2006 році у восьмій редакції Додатка 17 до Чиказької конвенції 1944 року. Пекінська конвенція 2010 року 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 невичерпний перелік таких актів. Серед недоліків Пекінської конвенції 2010 року 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);

– на регіональному рівні (серед інституцій можна назвати - Європейське агентство безпеки авіації (EASA), Європейська Конференція Цивільної Авіації (ECAC), Європейське і Північноатлантичне бюро ІКАО (Париж).

Серед документів, в Європейському Союзі, наприклад, можна назвати Регламент Ради та Європейського Парламенту №300/2008 про спільні правила у сфері авіаційної безпеки та скасування Регламенту №2320/2002, який встановлює загальні правила для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, що ставлять загрозу для безпеки громадян у цивільній авіації, забезпечує основу для єдиного тлумачення Додатка 17 до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Держави-члени ЄС повинні забезпечити застосування на своїй території спільних базових стандартів (правил). Якщо держава - член має підстави вважати, що рівень авіаційної безпеки була скомпрометований через пролом в системі безпеки, вона повинна забезпечити оперативні дії та взятись виправити цю прогалину і забезпечити постійну безпеку цивільної авіації.

У межах СНД 26 травня 1995 року за участю 12 держав була підписана Угода про співробітництво з забезпечення захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. В основному вона дублює положення універсального конвенційного механізму, однак до певних її новацій потрібно віднести трактування «авіаційної безпеки» як комплексу заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. Крім того, ст. 3, 4, 5 передбачають узгодженість дій сторін із запобігання і припинення актів втручання в

діяльність цивільної авіації, надання всіх видів допомоги членам екіпажу і пасажиром повітряного судна, забезпечення доступу представників уповноважених (конвенціями) установ. Відповідно до ст. 6 Угоди, питання юрисдикції (у тому числі й видачі) стосовно правопорушників, які намагалися здійснити або здійснили акт незаконного втручання, вирішують учасники Угоди в межах положень міждержавних угод;

– на національному рівні – держави-члени ЄС мають скласти, застосовувати і підтримувати національну програму безпеки цивільної авіації, яка повинна визначити обов'язки з реалізації спільних базових стандартів, описати заходи, що вимагаються від операторів та підприємств для цієї мети. Аналогічна програма була прийнята і в Україні.

Таким чином, зважаючи на стратегічне значення цивільної авіації для національної безпеки, суспільства в цілому та економік всіх країн світу, забезпечення авіаційної безпеки є спільним інтересом міжнародного співтовариства, а отже і відповідальність має також бути спільною. В умовах постійно зростаючої загрози тероризму пріоритетним напрямом діяльності повинно бути забезпечення безпеки пасажирів на всіх етапах авіаперевезення, починаючи з моменту реєстрації на рейс і закінчуючи одержанням багажу в аеропорті призначення, підтримання встановленого порядку на борту повітряних суден.

Одним з головних підходів до вирішення проблеми протидії тероризму в аеропортах, на аеродромах і на борту літаків може бути розширення відповідної технічної бази для посилення режиму перебування громадян в аеропортах, та контролю при посадці в літак, а також надання необхідних повноваження персоналу по діям в кризових ситуаціях. Лише попереджаючи терористичні акти можна уникнути людських жертв та матеріальних втрат.

Література

1. Камінський В.В. Боротьба з повітряним тероризмом має починатися з землі. Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України. 2014. № 1(14). С.16.

2. Лихова С. Я., Кочнева А. О. Кримінальна відповідальність за угон або захоплення повітряного судна (ст. 278 КК України). Юридичний вісник. 2014. №3(32). С.135.