

Колосов Р. В., к.ю.н.,
Маріупольський державний університет, м. Маріуполь
Малишко В. М., к.ю.н.,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПРОБЛЕМИ ЗАКОНОДАВЧОГО ВРЕГУЛЮВАННЯ АВІАТЕРОРИЗМУ

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.

Тероризм – це явище, яке поширюється в світі, не зважаючи на кордони. Ця рушійна сила зла знищує політичну, економічну та соціальну стабільність, забирає життя людей. Тероризм постійно видозмінюється та набуває нових форм. Поширеним є такий вид тероризму як захоплення транспортного засобу, зокрема авіаційного транспорту, з метою вчинення терористичного акту [3].

В зарубіжних законодавствах існують досить різноманітні та не схожі між собою положення та терміни, які не передбачені міжнародно-правовими актами. Це перешкоджає консолідації сил в боротьбі проти тероризму, бо в законодавстві однієї країни йдеться про угон повітряного судна, а в законодавстві інших — це незаконне захоплення повітряного судна або ці поняття — складові тероризму.

При дослідженні даної проблематики, в доктринах та законодавствах зарубіжних країн, зустрічається термін «скайджекінг» [4, с. 12]. Це поняття, яке охоплює визначення таких терористичних актів як «повітряне піратство», «незаконне захоплення повітряного судна», «тероризм в повітрі», «угон повітряних суден» та ін., нині його можна ототожнити з авіа тероризмом [3].

Розглядаючи проблему створення міжнародної системи боротьби з авіатероризмом потрібно детально проаналізувати норми вже існуючих конвенцій у сфері захисту авіації та створити якісно нову Єдину конвенцію боротьби з тероризмом у цивільній авіації. Норми цієї конвенції мають містити дієві правові засоби протидії тероризму, що будуть чітко регламентувати основні поняття і сприяти механізму впровадження даних норм в національних законодавствах, бо тероризм на глобальному рівні - це перш за все наслідок виникнення прогалин в правовій боротьбі на рівні національних правових систем. Тому так необхідно створити незалежний орган для перевірки дотримання норм конвенцій.

На сьогодні важливим органом реагування на порушення безпеки в цивільній авіації, у тому числі тероризм, є Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), яка створена згідно з положеннями Чиказької конвенції про міжнародну авіацію 1944 р. [2]. Реакцією на спалах тероризму в світі стала Резолюція Ради ІКАО у 1969 р., 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. Основою для діяльності ІКАО є міжнародне співробітництво, задля чого у вересні 2005 року був створений Сектор співробітництва і розвитку у сфері авіаційної безпеки, завданням якого є надання допомоги відповідно до нових технологій та програм фінансування авіаційної безпеки.

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 [1].

Для протидії тероризму в цивільній авіації можна запропонувати такі заходи:

- всі авіаційні держави мають визначити боротьбу з авіатероризмом пріоритетним напрямком державної політики та розробляти й впроваджувати нові правові засоби протидії, шляхом консолідації сил з іншими державами-учасниками міжнародних конвенцій;
- переглянути, проаналізувати вже існуючі конвенції у сфері безпеки цивільної авіації та створити Єдину конвенцію боротьби з тероризмом у цивільній авіації;
- проаналізувати основні правові фактори глобалізації авіаційного тероризму: правова незахищеність інформаційного простору; відсутність

суспільної ідеології протидії тероризму; дуалізм правової моралі суспільства.

➤ обмінюватися досвідом підготовки кваліфікованого персоналу в сфері авіаційної безпеки, запровадити програму підготовки фахівців з міжнародного повітряного права.

Література

1. Буткевич В. Г., Мицик В. В., Задорожний О. В. Міжнародне публічне право / В. Г. Буткевич, В. В. Мицик, О. В. Задорожний. – К.: Либідь, 2002. – 463 с.
2. Малеев Ю. Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики / Ю. Н. Малеев. – М.: МО, 1986. – 195 с.
3. Рыжий В. И. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации – квазимеждународные правонарушения / В. И. Рыжий // Вестн. Киев. ун-та. Сер. Международ. отношения и Международ. право. – К., 1982. – Вып. 15. – С. 15-18.
4. Национальная и глобальная безопасность. Терроризм в мегаполисе: оценка угроз и защищенности / под. общ. ред. Дворкина В. З. – Москва, 2002. – 340 с.

УДК 347.471.01

Кочин В. В., к.ю.н.,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПОНЯТТЯ ТА ВИДИ САМОРЕГУЛІВНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ

Правовий статус саморегулівних організацій (далі – СРО) нині не має загального правового регулювання. Слід погодитися, що залишаються невизначеними питання місця СРО у системі юридичних осіб, їх ознак, особливостей правоздатності, а також шляхів розвитку законодавства про СРО.

Слід погодитися, що проблематика СРО піднімається, коли мова ведеться про делегування державних повноважень у сфері господарської діяльності. Однак, цивільно-правовий статус при цьому окреслюється досить в загальних рисах, використовуючи конструкції «неприбуткове об'єднання» (що підкреслює лише їх мету) або ж «в організаційно-правовій формі, передбаченій законом» за умови, що відповідного закону немає.

Вперше СРО (self-regulatory organizations) з'явилися у США з прийняттям Закону про фондові біржі (1934 р.). Нині у якості СРО у США визнаються: національні фондові біржі, зареєстровані асоціації ринку цінних паперів, зареєстровані клірингові центри та Правління по регулюванню ринку муніципальних цінних паперів. Однак, слід відмітити,