Аеро-2011. Повітряне і космічне право: [Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, Київ, Національний авіаційний університет, 24 листопада 2011 р.] – Ніжин: Видавець ПП Лисенко М.М., 2011. – С. 235-237.

**Григоренко О.М.**

Студентка 5 курс

Юридичний інститут

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Бєглий О.В.,проф.,к.ю.н

БОРОТЬБА З АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ В ДІЯЛЬНІСТЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ.ТЕРОРИЗМ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ

 Актуальність теми дослідження полягає в тому, що повітряні терористичні акти перетворюються в глобальне явище, посягаючи на важливі цінності людського суспільства: життя, здоров’я, особисту недоторканність, власність, суспільний порядок, являють собою гостру загрозу міжнародній безпеці, оскільки піддають небезпеці стабільність і мирний характер розвитку взаємовідносин, а також виступають інструментом втручання у внутрішні справи окремих держав. Серед науковців, що займаються цією темою слід виділити наступних: Гуцман М.Я., М. П. Кірєєв, В. А. Ліпкан, Н. Д. Литвинов, В. В. Лунєєв, В. В. Мальцев, В: П. Рєвін, В.В. Устинова, О.Ф. Шишов та ін.

 Повітряний тероризм з’явився після Другої світової війни і передбачає здійснення злочинів проти цивільної авіації, таких як захоплення повітряних суден, їх угон, захоплення заручників, виведення з ладу аеронавігаційного обладнання, набувши особливого поширення з 60-х років[3; c. 50]. Саме в ці роки більшість авіаційних компаній світу почали поспіхом розробляти конкретні міри та програми щодо боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації: прийняли міжнародні конвенції щодо боротьби з повітряним тероризмом (Токійська конвенція 1963р.,Гаазька 1970р., Монреальська конвенція 1971р. та додатковий протокол до неї 1988р.), заключили двосторонні домовленості щодо видачі та покарання злочинців, ввели національні закони з суворими покараннями, обов’язкову перевірку пасажирів, їх особистих речей на всіх міжнародних лініях,створили в авіакомпаніях та аеропортах спеціальні служби безпеки, оснащені сучасною технікою.

 До числа основних проблем в забезпеченні авіаційної безпеки слід віднести: необхідність технічного переоснащення авіаапаратури для виявлення зброї,вибухових пристроїв та речовин; реорганізацію системи передполітного обслуговування пасажирів у міжнародних аеропортах, розробку і виготовлення вітчизняної апаратури, що відповідає міжнародним стандартам з метою економії валютних засобів[2; c. 11].

 Незважаючи на існування міжнародних антитерористичних організацій, останнім часом боротьба ведеться в основному на регіональному рівні. Як і слід було очікувати, найбільший політико-правовий потенціал зосереджений на Європейському континенті. Європейська комісія розробила ланку ключових заходів із безпеки в Європі під назвою «Покращення європейського промислового потенціалу у сфері досліджень з безпеки» (PARS), що входить до 7-ї Рамкової Програми ЄС RTD (2007-2013). Це вісім технологічних і п’ять допоміжних проектів, які спрямовуються на дослідження щодо ліквідації розриву між дослідженнями, що підтримуються програмами ЄС і міждержавними і національними ініціативами з питань безпеки. Відібрані проекти: TRIPS – об’єднує інформацію, яка надходить від дистанційних датчиків, автономних камер спостережень, пронизуючих Землю радарів, лінійних сканерів для покращення захисту пасажирів; SOBCAH – головна мета якого спостереження по всій Європі за перетинами кордонів; ROBIN – здійснення захисту інфраструктури інформаційної техніки від хакерських атак; PATIN – проект гарантує повний захист авіаційних перевезень, в тому числі літаків, наземної інфраструктури та інформаційних мереж від терористичних атак; MARIUS - розробка автономного командного пункту, обладнаного власними датчиками, інформаційними та комунікаційними системами швидкого розгортання; PALMA – призначається для захисту цивільної авіації і спрямований на визначення необхідних технологічних рішень; HiTS/ISAC – спрямований на доступне надходження інформації з багатьох джерел та її аналіз через on-line співпрацю для того, щоб виявити підозрілу активність та попередити її на ранній стадії; PROBANT – візуалізація і відстежування людей всередині приміщень; BSUAV – аналіз і впровадження безпілотної авіації; USE IT – визначає методи співпраці з обміну секретною інформацією між організаціями з безпеки авіації [1; c. 235].

 Україна, завдяки її геополітичному положенню та досить продуманій зовнішньополітичній стратегії, ще не зіткнулася тісно з проявами міжнародного тероризму, в тому числі і з повітряним, та все ж не має нехтувати східним вектором можливої терористичної загрози.

 Отже, терористична активність за останні роки різко зросла у багатьох регіонах світу і загрожує своєю глобальністю. Це означає, що міжнародна спільнота має постійно удосконалювати механізми боротьби з цим явищем, зокрема для України слушним було б гармонізувати законодавство з міжнародними стандартами у сфері боротьби проти тероризму, удосконалити існуючу правову базу щодо авіації та безпеки транспорту, доступ до інформації правоохоронними органами та обмін електронною інформацією; удосконалити контроль міграційних потоків.

 Література:

1. Гуцман М.Я. Міжнародний тероризм як глобальна проблема сучасності // Науковий вісник Дипломатичної академії України/ За заг. ред. Б.І. Гуменюка, В.Г. Ціватого. –К., 2007. - Вип.14.–с.232-243.

2. Киреев М. П. Борьба с терроризмом на воздушном транспорте: Учеб. пособие. - М.: НИИ МВД РФ, 1992.- с. 11-12.

3. Ляхов Е. Г. Политика терроризма - политика насилия и агрессии. - М.: Междунар. отнош., 1987. – с. 49-51.