

обслуговування» та ін.), які сприятимуть підвищенню технічного стану повітряних суден, аеродромів та аеропортів, рівня обслуговування користувачів суб'єктами наземних служб в аеропортах, розвитку авіаційного сполучення в Україні та підвищенню привабливості ринку авіаційних перевезень.

Як висновок, варто зазначити, що не дивлячись на кризу і не завжди позитивну динаміку розвитку ринку авіаційних послуг, хендлінгові компанії оперативно адаптуються до нових економічних умов. Комплекс послуг, які вони надають постійно вдосконалюються та збільшується кількість авіакомпаній, що користуються даними послугами. Хендлінгові компанії є активними учасниками процесу надання авіаційних послуг щодо виконання не лише завдань відповідності зростаючим потребам, а й залучення нових авіаперевізників.

#### *Література*

1. Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1496/>
2. Шахсуваров Б. Р. Международный аэропорт «Борисполь» / Б. Р. Шахсуваров [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://borispilairport.kiev.ua/>
3. EuroJet Service. Сервис деловой авиации [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://euro-jet.ru/serviceru.html>
4. УНС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uhc.ua/>
5. Михайличенко К. М. Підвищення ефективності державного регулювання ринку авіаційних перевезень України в умовах активізації інтеграційних процесів з ЄС / К. М. Михайличенко // Стратегія розвитку України: економіка, соціологія, право. – 2014. – № 1. – С. 125-134.

УДК 656.7:323.28 (100) (043.2)

**Лахай Є. С.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: **Пильгун Н. В.**, к.ю.н., доцент

### **МІЖНАРОДНИЙ ТЕРОРИЗМ – ОСНОВНА ПРОБЛЕМА ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

В останні роки різко зріс тероризм, що в свою чергу загрожує стати глобальною загрозою всьому світові. Теракти на авіаційному транспорті, як правило супроводжуються великою кількістю жертв, паралізують діяльність найважливіших сфер економіки і дестабілізують обстановку в суспільстві.

Як показує статистика, найбільш часто теракти відбуваються на об'єктах повітряного транспорту, так як тягнуть за собою найбільшу кількість жертв і представляють мінімальну загрозу для терористів.

Таким чином, боротьба з тероризмом та забезпечення авіаційної безпеки – одне з головних завдань будь-якої держави. Для вирішення цих завдань в 1994 році в аеропортах і на підприємствах цивільної авіації було створено служби авіаційної безпеки. 1 грудня 1995 року в Державному міжнародному аеропорту «Бориспіль» була створена перша в Україні служба авіаційної безпеки (САБ).

Потужність авіаційного потенціалу країни свідчить не тільки про розвиток авіаційної галузі, а й про векторну спрямованість у напрямі міжнародного співробітництва. За всіма правилами міжнародне співробітництво зароджується у правовому полі, не є виключенням і сфера цивільної авіації. Тобто, на теренах розбудови цивільної авіації з'явився негативний чинник - тероризм, що став поштовхом для створення цілої міжнародно-правової системи боротьби з ним. Цей процес розпочався наприкінці 60-х, коли спостерігався «спалах насилля» на міжнародному повітряному транспорті [1].

Перший випадок авіатероризму був зафіксований в 1930 р. По 6 актів було здійснено в 1946, 1960, 1961, 1967 роках. З 1968 року розпочалася палестинська кампанія авіа піратства в Європі та на Близькому Сході. В 1969 році здійснено 91 захоплення літаків цивільної авіації, а в 1972 р. – 59 спроб викрадення, із яких 30 результативні. Пік авіатероризму – вересень 1971 року, коли за 11 днів було захоплено 300 пасажирів і знищено 4 літаки різних західних авіакомпаній. Масштаби авіа тероризму були вражаючими і змусили законодавців всіх країн стати на шлях правової боротьби [3].

11 вересня 2001 року – це дата народження авіатероризму. Виходячи із подій, які відбувались, саме в цей день терористи продемонстрували світові новий рівень терористичного акту та вразливість системи захисту цивільної авіації. Всесвітній торговий центр у Нью-Йорку, що відображав фінансовий добробут країни був знищений ущент за допомогою цивільної авіації, більшість американців відчули страх і незахищеність. Саме посягання на благополуччя наддержави стало переломним моментом в ері безпеки цивільної авіації. Це не протистояння християнського і мусульманського світу, це виклик всій міжнародній спільноті, початок знищення правових ідеалів та суспільної моралі. Після цього нищівного удару по авторитету національної безпеки США, коли навіть Пентагон був обраний мішенню терористів, світ заговорив про глобальний рівень тероризму.

У цивільній авіації дуже часто теракти ставали наслідком неухважності та недбалості працівників аеропорту. Це свідчить про не усвідомлення ними

важливості дотримання вимог інструкцій, відсутність зв'язку індивід-суспільство, правову неспроможність державної системи розпочати ідейну боротьбу з тероризмом. Постає запитання, чому терорист-смертник на борту літака готовий віддати своє життя за ідеологію тероризму, а працівник аеропорту недбало виконує свою роботу? Мабуть, тому, що терорист відчуває свою значимість та відповідальність перед ідеологічними наставниками, є героєм у своєму терористичному світі. А працівник аеропорту, що не має тісного правового зв'язку з державою та суспільством, не є патріотом своєї держави і не розуміється в тому, що від його позиції та відповідальності залежить життя людей, створює підставу для процвітання тероризму в цивільній авіації.

Наведені твердження мають пряме відношення і до безпеки української цивільної авіації, адже 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 21.02.1972 р, Монреальської – з 26.01.1973 р, Токійської – з 29.05.1988 р. [1].

Отже, як висновок, можна сказати, що знищити авіатероризм дуже складно, але провадження ефективної правової боротьби та об'єднання світової наукової еліти для вирішення цієї проблеми дозволить знизити ризик виникнення терактів та підвищити рівень безпеки цивільної авіації.

#### *Література*

1. Буткевич В. Г., Мицик В. В., Задорожний О. В. Міжнародне публічне право: Основні галузі / В. Г. Буткевич, В. В. Мицик, О. В. Задорожний. – К.: Либідь, 2002. – 463 с.

2. Рыжий В. И. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации – международные правонарушения / В. Рыжий // Вестн. Киев. ун-та. Сер. Международ. отношения и Международ. право. – 1982. – Вып. 15. – С. 7.

3. Национальная и глобальная безопасность. Терроризм в мегаполисе: оценка угроз и защищенности. / под. общ. ред. Дворкина В. З. – Москва: Феникс, 2002. – С. 12-13.