УДК **Забіяка Х.О., Станішевська А.Г.,**

студентки,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Єряшов Є. К.– старший викладач

**Міжнародний механізм захисту прав та безпосередньої безпеки пасажирів при здійсненні міжнародних повітряних перевезень**

У зв'язку з відставанням національного законодавства у сфері забезпечення прав пасажирів від світових стандартів та порівняно низькою якістю послуг, що надаються українськими авіакомпаніями, актуальності набуває питання забезпечення прав пасажирів. Для підтримки мобільності пасажирів необхід­ні чіткі та дієві правила, що гарантують їх права: 1) компенсація та підтримка у випадку затримки, скасування рейсів та відмові в перевезенні; 2) забез­печення прав осіб з обмеженою мобільністю; 3) від­повідальність у випадку завдання шкоди здоров’ю чи смерті пасажира; 4) оперативний розгляд претензій та відновлення прав; 5) право на інформацію.

Забезпечення безпеки перевезення є чи найголовнішим принципом здійснення повітряних перевезень. Він має два аспекти. По-перше, безпека досягається завдяки здійсненню заходів щодо гарантування технічної безпеки літальних апаратів, аеропортів, допоміжних служб та повітряних трас. По-друге, безпеці цивільної авіації може загрожувати незаконне втручання в її діяльність. Для реалізації цього принципу саме й була укладена Чиказька конвенція 1944 р., головною метою якої став розвиток міжнародної цивільної авіації безпечним та впорядкованим чином. Досягнення безпеки авіації можливе лише при одноманітності регулювання польотів, оскільки різні вимоги не здатні належним чином впорядковувати повітряний рух. У Чиказькій конвенції 1944 р. та додатках до неї містяться єдині вимоги щодо техніки безпеки аеронавігації, розробка та вдосконалення яких у відповідності до ст. 44 покладена на Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО) [1, с.45].

Міжнародні стандарти, що містяться в Додатку 17 до Чиказької конвенції, постійно доповнюються новими нормами. Наприклад, в грудні 2001 р. після атаки 11 вересня Світового торгівельного центру була прийнята поправка 10 стосовно міжнародного тероризму. Того ж року Асамблея ІКАО прийняла Декларацію про невикористання цивільної авіації як зброї знищення,яка осудила таку діяльність та інші терористичні дії з використання цивільної авіації, оголошуючи їх порушеннями Чиказької конвенції 1944 р. зокрема та міжнародного права взагалі. Після подій 11 вересня 2001 р. Європейський союз ухвалив низку регламентів в цій сфері, встановлюючи мінімальні стандарти безпеки для аеропортів, повітряних суден, багажу, обладнання, персоналу, включаючи персонал аеропортів. Регламент вповноважує держави та перевізників встановлювати ефективні превентивні системи, використовуючи новітні технології та поширювати безпекову освіченість персоналу та пасажирів. Крім того, перевізники повинні посилювати заходи безпеки, зменшуючи вірогідність терористичних атак: тренування служб охорони, планування координації сил спеціального призначення тощо [2, с.145].

В Україні національний механізм забезпечення прав пасажирів при виконанні договору міжнародного повітряного перевезення представлений Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, які було розроблено відповідно до Програми інтеграції України до Європейського Союзу, Повітряного кодексу України, Закону України « Про захист прав споживачів », Положення про Державну авіаційну адміністрацію та низки Регламентів ЄС. Крім того, правила розроблено з урахуванням положень Варшавської конвенції 1929 р., Монреальської конвенції 1999 р. та Загальних умов перевезень пасажирів і багажу, встановлених Міжнародною асоціацією повітряного транспорту. Під час виконання між­народних перевезень пасажири, їх зареєстрований багаж і ручна поклажа обов’язково повинні пройти контроль на безпеку і паспортний контроль, а також на вимогу митних та інших уповноважених органів інші види контролю [3, с.24].

Переважна більшість авіакомпаній ЄС гарантують велику кількість безкоштовних послуг для осіб з об­меженою мобільністю, наприклад через фізичні вади чи вік. Щорічно авіакомпанії здійснюють індивіду­альне обслуговування 7 мільйонів пасажирів. Відпо­відний регламент ЄС № 1107/2006 гарантує особам з обмеженою мобільністю право безкоштовної підтримки в аеропорту та на бор­ту літака, покладаючи на цих осіб обов’язок попере­дити авіаперевізника та персонал аеропорту про свої специфічні потреби.

Згідно регламенту ЄС № 1107/2006 та українсько­го законодавства персонал аеропорту зобов’язаний надавати підтримку щодо: 1) пересування в аеро­порті з терміналу до місця реєстрації та посадки, у випадку транзиту – від одного терміналу до іншого; 2) оформлення та пересування багажу; 3) забезпечен­ня візком; 4) тимчасової заміни втраченого чи пошко­дженого обладнання для пересування; 5) надання ін­формації у необхідному форматі. Перевізник, у свою чергу, зобов’язаний надавати підтримку на борту лі­така щодо: 1) розміщення собак-поводирів; 2) пере­несення обладнання для пересування, в тому числі візків; 3) надання інформації у необхідному форматі; 4) надання більш просторого місця з урахування ви­мог безпеки .

Безпека перевезення пасажирів залежить і від того, яким є технічний стан повітряних суден. Не є секретом те, що більшість повітряних суден, які експлуатуються українськими перевізниками, не відповідають міжнародним стандартам. Так, європейські аеропорти відмовляються приймати рейси авіакомпаній через незадовільний технічний стан літаків. У відповідності до регламенту №2111/2005 в Офіційному Журналі та на офіційному Інтернет-сайті ЄС постійно оновлюється т.зв. «чорний» список авіакомпаній, який мають високий ступінь ризику з точки зору безпеки . Такі списки складаються кожною державою-учасницею ЄС спільно з ЄАЦА та надсилаються Європейській комісії. У такий спосіб кожен пасажир має можливість отримати інформацію про перевізника, чиїми послугами він хоче скористатися. Крім того, регламент №2111/2005 покладає обов'язок на авіакомпанію чи туроператора, які продають квитки, інформувати пасажирів про наявність чи відсутність перевізника у вищевказаному «чорному списку».

В межах окресленої проблеми варто акцентувати увагу на тому, що механізм забезпечення безпеки перевезення пасажирів складають норми універсального та національного характеру. Вони гарантують безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання, визначають обов'язки держави щодо дотримання технічних стандартів, які затверджені ІКАО. На регіональному рівні розроблені мінімальні стандарти безпеки для аеропортів, повітряних суден, багажу, обладнання, персоналу, включаючи персонал аеропортів. Заслуговує уваги досвід ЄС, в якому технології (наприклад, сканери для пасажирів) та заходи безпеки є предметом постійної уваги законодавця. Безпека пасажирів забезпечується не тільки застосуванням технологій огляду, але й поінформованістю пасажирів про авіакомпанії, які не відповідають вимогам технічних стандартів, які висуваються державою.

**Література**

1. Бордунов В. Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. / В. Д. Бордунов. - М. НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2006. - 464 с.
2. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 1970 р. - [Елек- тронний ресурс]. - Режим доступу: http.//zakon1. rada. gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995\_167
3. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу. Наказ Міністерства інфраструктури України від 30.11. 2012 р. № 735 // Офіційний вісник України. - 2012. – с.24.