

ПОВІТРЯНЕ, КОСМІЧНЕ, ЕКОЛОГІЧНЕ ТА ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО

УДК 656.7.072:347.822.4(045)

Е. В. Горян,
кандидат юридичних наук,
доцент,
К. В. Горян,
викладач

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПАСАЖИРІВ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті аналізуються правові механізми забезпечення безпеки пасажирів при здійсненні міжнародних повітряних перевезень. Автори роблять висновок про те, що забезпечення безпеки пасажирів досягається шляхом розроблення ефективних міжнародних та національних механізмів. Наголошується на необхідності урахування досвіду ЄС щодо запровадження успішних заходів безпеки, які вже пройшли випробування часом.

Ключові слова: міжнародні повітряні перевезення, безпека перевезень, права пасажирів, міжнародно-правовий механізм, національний механізм

Міжнародні повітряні перевезення характеризуються масовістю, ритмічністю і достатньою складністю. У зв'язку з цим і необхідний чіткий правовий механізм їх регулювання, фіксація прав, обов'язків і, найголовніше, відповідальності учасників. 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.

Розв'язання зазначеної проблематики започатковано у публікаціях і дослідженнях таких вітчизняних та зарубіжних учених і практиків, як М. Богуславський, В. Бордунов, В. Бутилін, Б. Єліссєв, В. Кубинський, М. Пучкова, П. Рабінювич, О. Стрємоухов, Г. Шмєльова тощо.

Разом з тим невирішеними залишаються питання про забезпечення права пасажирів на безпеку як під час здійснення польоту, так і під час підготовки до польоту – в аеропортах, що є метою статті.

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). У зв'язку з випадками захватів та викрадень цивільних повітряних суден, а також інших актів, які погрожують безпеці повітряних сполучень, в ІКАО був розроблений спеціальний Додаток 17 до Чиказької конвенції – «Безпека. Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання». Крім того, з ініціатииви та під егідою ІКАО було розроблено й універсальні міжнародні конвенції, присвячені виключно цьому питанню (Україна є їх учасницею):

1) Конвенція про злочини та деякі інші дії на борту повітряного судна 1963 р. [4] (так звана Токійська конвенція). Вона застосовується до звичайних кримінальних злочинів на борту повітряного судна (крадіжки, вбивства, перевезення наркотичних засобів тощо). Крім того, в ній дається визначення незаконного захоплення цивільного повітряного судна (ст. 11). Конвенція регламентує дії командира і членів екіпажу при вчиненні незаконного акту на борту судна чи спроби його вчинення. Командир може застосовувати до винних осіб заходи примусу, а також вимагати допомогу чи дозволити допомогти інших членів екіпажу та просити (дозволити),

але не вимагати допомоги пасажирів для застосування вказаних заходів примусу (ст. 6).

Предметна сфера регулювання конвенції охоплює не тільки злочини, але й будь-які акти, незалежно від того, чи є вони злочинами чи ні, що можуть загрожувати чи загрожують безпеці польоту повітряного судна або особам чи майну, які знаходяться на борту, чи підтриманню належного порядку та дисципліни на борту повітряного судна.

В Токійській конвенції 1963 р. вперше була зроблена спроба дати юридичну кваліфікацію незаконному захопленню повітряного судна чи незаконного втручання в його експлуатацію. Конвенцією встановлений лише обов'язок держави забезпечити повернення контролю за повітряним судном його командиру та взяття під варту вірогідних злочинців, а також надання пасажиром та екіпажу повітряного судна можливості продовжити політ. Саме Токійська конвенція 1963 р. започаткувала боротьбу з незаконним захопленням та угоном літаків [3].

2) Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 1970 р. [2] (Гаазька конвенція 1970 р.). Цей документ не застосовується до військових, митних та поліцейських повітряних суден. Крім того, повітряне судно має знаходитися в польоті, що означає будь-який час з моменту закриття його зовнішніх дверей після навантаження до моменту відкриття будь-якої з таких дверей для вивантаження. У випадку вимушеної посадки вважається, що політ відбувається до тих пір, коли компетентна влада не візьме на себе зобов'язання за повітряне судно та за осіб і майно, яке знаходиться на борті (ст. 3).

Гаазька конвенція вперше кваліфікувала акт незаконного захоплення повітряного судна як злочин, що супроводжується насильством або загрозою застосування насильства. Повітряне судно має знаходитися в польоті, а злочин має бути скоєний на борту повітряного судна. Значення Гаазької конвенції 1970 р. полягає в тому, що вона встановила принцип універсальної юрисдикції держав-учасниць, визнала акт незаконного втручання міжнародним злочином та витребувала визнання державами акту незаконного захоплення повітряного судна в якості серйозного злочину згідно їх внутрішньодержавного права. Конвенція робить винятки для політичних злочинів та встановлює принцип «видай або покарай». В сукупності ці положення Гаазької конвенції 1970 р. сприяли формуванню такого правового положення, за яким будь-який злочинець, який скоїв акт незаконного захоплення, не може знайти безпечного сховища та залишитися непокараним.

3) Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1971 р. [3] (Монреальська конвенція 1971 р.). В 1988 р. до цієї Конвенції був прийнятий Протокол, який з незначними змінами Конвенції розповсюдив її дію на випадки вчинення незаконних актів насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію. Варто відмітити, що Монреальська конвенція 1971 р. дублює положення Гаазької конвенції 1970 р. стосовно юрисдикції у злочинах, процесуальних заходах затримання, видачі злочинців тощо. Важливо, що повітряне судно вважається таким, що знаходиться в експлуатації з початку його передпольотної підготовки наземним персоналом чи екіпажем для конкретного польоту та до закінчення 24 годин після будь-якого приземлення; період експлуатації в будь-якому випадку триває протягом всього періоду знаходження повітряного судна в польоті (ст. 2).

Згідно до ст. 1 Монреальської конвенції 1971 р. особа скоєє злочин, якщо вона незаконно та навмисно:

а) вчиняє акт насильства стосовно особи, яка знаходиться на борту повітряного судна в польоті, якщо такий акт може погрожувати безпеці цього повітряного судна;

б) руйнує повітряне судно, яке знаходиться в експлуатації чи завдає цьому повітряному судну ушкодження, яке виводить його з ладу чи може загрожувати його безпеці в польоті;

в) поміщає чи вчиняє дії, що призводять до поміщення на повітряне судно, яке знаходиться в експлуатації, у будь-який спосіб пристрій чи речовину, які можуть зруйнувати таке повітряне судно, чи завдати йому шкоди, яке виведе його з ладу, чи завдати йому шкоди, яка може погрожувати його безпеці у польоті;

г) руйнує чи псує аеронавігаційне устаткування чи втручається в його експлуатацію, якщо такий акт може погрожувати безпеці повітряних суден в польоті;

е) сповіщає заздалегідь неправдиві відомості, створюючи тим самим погрозу безпеці повітряного судна в польоті.

Будь-яка особа також скоєє злочин, якщо вона: а) намагається скоїти будь-який злочин, вказаний вище, чи б) є співучасником особи, яка скоєє чи намагається скоїти будь-який такий злочин.

У Монреальській конвенції закріплений принцип «видай або покарай». Повноваження держави щодо здійснення згідно з міжнародним правом своєї юрисдикції над злочинцями розширені. Право на здійснення своєї юрисдикції виникає у держави, на території якої здійснило посадку повітряне судно зі злочинцем на борту,

чи у держави, на території якої знаходиться вірогідний злочинець. У випадку його невидачі така держава зобов'язана передати справу своїм повноважним органам для цілей кримінального переслідування.

Напади на токійський аеропорт Наріта, а також на аеропорти Рима та Відня в грудні 1985 р. призвели до прийняття Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію. Підписаний в Монреалі 24 лютого 1988 р., цей документ доповнює Монреальську конвенцію 1971 р., додаючи до переліку злочинів подібні дії: акт насильства проти особи в аеропорту, який обслуговує міжнародну цивільну авіацію, що завдає чи може завдати серйозної шкоди здоров'ю чи смерті; акт руйнування чи серйозного пошкодження обладнання чи споруд міжнародного аеропорту або розташованих в аеропорті повітряних суден, які не знаходяться в експлуатації, чи акт порушення роботи служб аеропорту, якщо такий акт погрожує чи може погрожувати безпеці в цьому аеропорті.

Згідно Протоколу держави-учасниці зобов'язані встановити свою юрисдикцію над подібними злочинами у випадку, коли злочинець знаходиться на їх території та вони не видали його державі, на території якої був скоєний цей злочин. Протокол доповнив правову основу, необхідну для передбачення незаконних актів, спрямованих проти безпеки цивільної авіації [1, с. 262].

Окрема увага в міжнародному праві приділяється такому акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації як піратство. Першим міжнародно-правовим документом, який дав визначення піратських дій, була Женевська конвенція про відкрите море 1958 р.: це будь-які неправомірні акти насильства, затримання чи пограбування, які вчинюються з особистою метою екіпажем або пасажиром будь-якого приватного судна чи літального апарату стосовно будь-якого іншого судна чи літального апарату, або проти осіб чи майна, що знаходиться на їх борту. Вказані дії можуть бути кваліфікованими як піратство лише у випадку їх скоєння у відкритому морі чи повітряному просторі над ним. Прийнята в подальшому Конвенція ООН по морському праву 1982 р. підтримала принципи положення Женевської конвенції 1958 р. щодо піратства (ст. 101).

Особливої уваги потребують випадки порушення повітряними суднами кордонів іноземних держав. З 1945 року було декілька таких випадків, коли порушників кордонів було знищено. У 1955 цивільний авіалайнер Ізраїльських авіаліній El Al був знищений болгарськими літаками ППО при вторгненні в повітряний простір

Болгарії. Скарга була подана до Міжнародного суду ООН, але справа не була розглянута з причини відсутності юрисдикції. У дипломатичній ноті Ізраїлю наголошувалося, що у випадку незаконного повітряного вторгнення держава має діяти наступним чином: по-перше, інформувати порушника про вчинення ним незаконного акту (примушуючи порушника здійснити посадку), по-друге, завдатися до вчинення дипломатичних дій.

У 1973 р. Ізраїль знищив лівійський авіалайнер, який збився з курсу та вторгнувся на декілька десятків миль на територію окупованого Ізраїлем Синаю. Стверджувалося, що авіалайнер був сповіщений про вимогу здійснити посадку, але екіпаж відмовився підкоритися наказу. Після розслідування Рада ІКАО осудила дії Ізраїлю та проголосила, що «такі дії складають серйозну небезпеку для міжнародної цивільної авіації». Ставлення Ізраїлю було засуджено як «волаюче порушення принципів, що забезпечуються Чиказькою конвенцією» [7, с. 474]. 1 вересня 1983 р. радянські літаки ППО знищили південнокорейський авіалайнер, який вторгнувся на декілька сотень миль території СРСР, що призвело до гибелі 269 осіб. Тижнем пізніше СРСР наклав вето на проєкт резолюції Ради Безпеси, який знову підтверджував положення міжнародного права щодо заборони актів насильства проти безпеки міжнародної цивільної авіації. Рада ІКАО наказала Комісії з аеронавігації переглянути Чиказьку конвенцію і пов'язані з нею документи з метою недопущення повторень таких трагічних інцидентів та вдосконалити методи комутації між цивільними та військовими повітряними суднами, а також службами контролю повітряного руху [7, с. 474-475].

Після представлення звіту ІКАО ухвалила резолюцію, яка засудила акт знищення південнокорейського авіалайнера. Крім того, були ухвалені поправки до Чиказької конвенції 1944 р. Поправка стосувалася ст. 3 Конвенції, яка закріплювала один з принципів щодо приділення державами-учасницями належної уваги безпеці навігації цивільних повітряних суден. Загальні приписи ст. 3 були підкріплені Додатком II до Конвенції, який містить деталізовані процедури, яким держави мають слідувати у випадках вторгнення, які, напевно, не були здійснені у випадку з південнокорейським авіалайнером. Додаток II також підкреслював, що літак-перехоплювач повинен утримуватися від використання зброї в усіх випадках перехоплення цивільної авіації. Незважаючи на це положення та на заходи Ради ІКАО в 1973 р. щодо атаки Ізраїлем лівійського авіалайнера над Синаєм, залишалася нагальна потреба зміцнити загальний

принцип, закріплений у ст. 3 Конвенції. Таким чином, у 1984 р. було ухвалено доповнення до Чиказької конвенції 1944 р. – стаття 3-біс (3-bis). Положення цієї статті зводяться до наступного.

По-перше, держави-учасниці визнають обов'язок кожної держави утримуватися від застосування зброї проти цивільних повітряних суден в польоті. У випадку перехоплення не допускається ставлення під загрозу життя осіб, які знаходяться на борту, та безпека судна. Це положення не тлумачиться як таке, що певним чином змінює права та зобов'язання держав, які викладені в Статуті ООН.

По-друге, держави-учасниці визнають право кожної держави (в межах здійснення власного суверенітету) вимагати посадки цивільного повітряного судна в будь-якому вказаному аеропорті, якщо це судно здійснює політ над територією цієї держави без дозволу або якщо є всі підстави вважати, що це судно використовується з метою, яка не сумісна з метою Чиказької конвенції 1944 р. З метою покладення краю таким порушенням держава може давати повітряному судну будь-які інші вказівки, вдаючись до будь-яких відповідних заходів, сумісним з належними нормами міжнародного права. Кожна держава-учасниця повинна публікувати свої правила, що діють стосовно перехоплення цивільних повітряних суден.

У свою чергу, кожне повітряне судно виконує наказ, що видається у відповідності до п. b) статті 3-біс. З цією метою кожна держава-учасниця приймає всі необхідні положення в своїх національних законах чи правилах для того, або зробити їх виконання обов'язковими для будь-якого цивільного повітряного судна, що зареєстроване в цій державі чи експлуатується експлуатантом, основне місце діяльності якого чи постійне місце перебування знаходиться в цій державі. Кожна держава-учасниця передбачає сурові покарання за будь-яке порушення таких законів чи правил та передає право своїм компетентним органам у відповідності до своїх законів чи правил.

І останнє. Кожна держава-учасниця здійснює належні заходи щодо заборони навмисного використання будь-яких цивільних повітряних суден, що зареєстровані в цій державі чи експлуатуються експлуатантом, основне місце діяльності якого чи постійне перебування якого знаходиться в цій державі, з будь-якою метою, не сумісною з метою Чиказької конвенції 1944 р.

Виправдання державою своїх дій із застосування сили з метою самозахисту може братися до уваги, наприклад, коли повітряне судно, що вторгається, застосовується для вчинення акту агресії чи тероризму. Перехоплювачі можуть

вдаватися до застосування сили, що пропорційна загрозі, якщо це необхідно. Хоча цивільний авіалайнер навряд чи може являти собою загрозу, достатню для застосування зброї перехоплювачами, атака Світового торговельного центру 11 вересня 2001 р. свідчить про таку можливість.

Міжнародні стандарти, що містяться в Додатку 17 до Чиказької конвенції, постійно доповнюються новими нормами. Наприклад, в грудні 2001 р. після атаки 11 вересня Світового торговельного 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 [9]. Подібні правила встановлені також для водного транспорту та портових установ [8]. 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 [6].

В Україні національний механізм забезпечення прав пасажирів при виконанні договору міжнародного повітряного перевезення представлений Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу [5], 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 пасажирів, 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. Така ж вимога стосується й внутрішніх перевезень.

Для забезпечення безпеки пасажирів перевізник наділяється низкою повноважень, зокрема: 1) правом відмовити в перевезенні на будь-якому етапі перевезення, анулювати бронювання або зняти пасажирів з борту повітряного судна; 2) правом встановлювати вимоги до упаковки та змісту як багажу, так і ручної поклажі; 3) правом вимоги до пасажирів пройти особистий огляд, який здійснюється службами перевізника, аеропорту та іншими відповідними державними органами, і надати багаж для обшуку; 4) правом здійснення рентгенівського чи іншого сканування пасажирів або його багажу; 5) правом огляду багажу за відсутності пасажирів чи його організації; 6) правом відмови в перевезенні пасажирів (багажу) у випадку небажання пасажирів виконувати вищевказані вимоги перевізника [5].

Зважаючи на позитивний досвід ЄС у сфері забезпечення авіаційної безпеки, варто відзначити механізм такого забезпечення. Метою політики ЄС у сфері авіаційної безпеки є захист пасажирів та багажу від актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації. Після атак 11 вересня 2001 р. Європейський Союз розробив загальну програму авіаційної безпеки. Одним з ключових елементів її є те, що кожний пасажир, предмет багажу та вантажу, які залишають відправляються з аеропорту ЄС мають бути скановані або іншим чином перевірені з метою гарантування відсутності заборонених предметів, які можуть бути пронесені на територію аеропорту, яка охороняється, чи на борт повітряного судна. За останні роки були здійснені нові способи втручання до діяльності цивільної авіації, такі, як, наприклад, терористична атака 25 грудня 2009 р. із застосуванням вибухового пристрою, схованого на тілі пасажирів, який прямував рейсом Амстердам-Детройт, проти якої традиційні технології безпеки були неefективними.

Останнім часом тривають гострі дискусії щодо використання сканерів безпеки для сканування рентгенівським опромінюванням людського тіла. Наріжним каменем дискусії є відповідність застосування сканерів з європейськими основними правами та принципами охорони здоров'я. Фундаментальні права охороняються Хартією ЄС про основні права. Застосування будь-яких засобів, що обмежують ці права, повинно виправдовуватися виключно інтересами публічного порядку (в цьому випадку, авіаційної безпеки) та здійснюватися у відповідності до принципів необхідності, законності та пропорційності. Застосування сканерів безпеки ставить під можливу загрозу людську гідність, особисте життя та захист особистих даних, релігійні уподобання та недискримінацію. Що стосується здоров'я, то законодавство ЄС та

Угода про Євроатом встановлює принципи та межі використання радіаційного опромінювання. Зокрема, положення Євроатому вимагають законного обґрунтування опромінювання осіб рентгенівськими променями. Зважаючи на відомі наслідки рентгенівського опромінювання, обмежене опромінювання рентгеном з медичних та немедичних підстав повинно здійснюватися у відповідності до принципів законодавства ЄС. Будь-яка держава-учасниця ЄС повинна обирати із запропонованого переліку певні методи та технології для огляду осіб. Існуюче законодавство не дозволяє службам аеропортів систематично замінювати усі існуючі методи та технології огляду виключно сканерами. Рішення Європейської комісії, підтримане країнами ЄС та Європарламентом, дозволяє використовувати сканери лише як один з методів для огляду осіб з метою авіаційної безпеки. Але країни можуть застосовувати сканери для тимчасових випробувань в аеропорті або з метою запровадження більш суворих заходів безпеки, ніж вимагає законодавство ЄС. На сьогоднішній день такі сканери випробовуються в Фінляндії, Франції, Італії, Нідерландах та Великій Британії.

Використання лише самих сканерів безпеки не може повністю гарантувати авіаційну безпеку. Але результати тестування доводять, що сканери покращують якість контролю безпеки в аеропортах ЄС. Вони значно збільшують можливість викриття заборонених предметів, таких, як рідкі чи пластичні вибухові речовини, які неможливо викрити під час звичайного огляду металопошуковими детекторами. Тільки загальноєвропейський підхід до використання сканерів гарантує однакове застосування правил безпеки та стандартів у всіх країнах-учасницях ЄС.

У 2008 р. Європейська комісія запропонувала проєкт регламенту щодо використання методів та технологій авіаційної безпеки, включаючи сканери. Європарламент ухвалив резолюцію щодо впливу заходів авіаційної безпеки та сканерів на права людини, особисте життя, людську гідність та захист особистих даних, вимагаючи більш детальний підхід до оцінки ситуації. Комісія погодилася переглянути ці питання та виключила сканери безпеки зі свого законопроєкту, ухваливши регламент № 272/2009 [11]. На сьогоднішній день триває робота Європейської комісії щодо оцінки впливу застосування сканерів безпеки на основні права та здоров'я людини з метою детальної розробки механізмів застосування цих заходів безпеки в усіх аеропортах ЄС.

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 [10]. 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».

Висновки. Підсумовуючи результати дослідження 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. Заслужує 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. На нашу думку, варто слідувати прикладу ЄС щодо публікації в офіційних засобах масової інформації т.зв. «чорних списків» авіакомпаній (в тому числі третіх країн),

які не відповідають стандартам безпеки.

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.* – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_167
3. *Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1971 р.* – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_165
4. *Конвенція про злочини та деякі інші дії на борту повітряного судна 1963 р.* // Україна в міжнародно-правових відносинах. Боротьба із злочинністю та взаємна правова допомога. Книга 1 (Збірник документів). – К.: Основи, 1996. – с. 335-336.
5. *Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу.* Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.04.2010 р. №216 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 63. – Стор. 37. – Ст. 2190.
6. *Energy and Transport in Europe Digest.* – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://europa.eu.int/comm/energy_transport/mm_dg/index_en.html
7. *Malcolm N. Shaw.* International Law. – 5th edition. – Cambridge: University Press, 2003.
8. *Regulation № 725/2004,* Official Journal L129, 19.04.04.
9. *Regulation № 849/2004,* Official Journal L158, 30.04.04.
10. *Regulation №2111/2005,* Official Journal L344, 27.12.05.
11. *Regulation № 272/2009,* Official Journal L917, 03.04.09.

Е.В. Горян, К.В. Горян

Обеспечение безопасности пассажиров при осуществлении международных воздушных перевозок

В статье анализируются правовые механизмы обеспечения безопасности пассажиров при осуществлении международных воздушных перевозок. Авторы делают вывод о том, что обеспечение безопасности пассажиров достигается путем разработки эффективных международных и национальных механизмов. Указывается на необходимость учета опыта ЕС по осуществлению успешных мер безопасности, которые прошли испытание временем.

E.V. Goryan, K.V. Goryan

Guarantying of passengers' security in international flights

Legal mechanisms of passengers' security guarantying during international flights has been analyzed. Authors conclude that passengers' security is a result of effective international and national mechanisms. It's been emphasized that successful experience of EU must be taken into consideration.