

УДК 343.34:629.73(043.2)

**Лукашенко Т.О.**, студентка,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Малярчук Н.В., к.ю.н.

## **АВІАЦІЙНИЙ ТЕРОРИЗМ ЯК ПРОГРЕСУЮЧА ХВОРОБА ХХІ СТОЛІТТЯ**

Повітряний транспорт – вид транспорту, де як транспортний засіб для перевезення пасажирів, пошти і вантажів використовуються транспортні засоби важчі за повітря (повітряні судна авіації – літаки, вертольоти, гелікоптери та ін.). Такий вид транспорту є найшвидшим і найдорожчим.

На жаль, найпотужніші промислові підприємства, транспортні вузли можуть стати об'єктом посягань повітряних злочинців. Повітряне судно (далі – ПС) може бути захоплене та використане у власних інтересах злочинцями, останні, під загрозою застосування зброї чи вибухового пристрою проти пасажирів чи членів екіпажу встановлюють свій контроль над ПС, а потім - висувають власні вимоги. Тому, боротьба з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації (далі – АНВ) залишається одним із головних завдань будь-якої держави та світового авіаційного співтовариства.

Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21.03.2017 р. визначає, що слід розуміти під поняттям «акти незаконного втручання» – акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та включають, зокрема:

- незаконне захоплення повітряних суден;
- руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації;
- захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах;
- насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби;
- розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей;
- використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень

здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу;

– повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу або громадськості в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації [1].

Слід пам'ятати, що перший випадок захоплення і викрадення літака було зареєстровано 1931 р. в Південній Америці. На теренах Радянського Союзу подібне сталося в 1953 р. в м. Таллінн. Найбільша кількість АНВ відмічена за період 70-х років – понад 700 випадків: загинуло більше 1100 осіб, поранено більше 1000. Також, в цей період зареєстровано понад 10000 погроз на адресу повітряного транспорту [2, с. 187].

В 60-х рр. питання боротьби з повітряним тероризмом було висунуто на перший план, і вже за 10 років активного міжнародно-правового співробітництва було створено систему основних міжнародних нормативно-правових документів у сфері захисту цивільної авіації: Конвенція про злочини та деякі інші дії, здійснені на борту повітряного судна (м. Токіо) 1963 р., Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (м. Гаага) 1970 р., Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки авіації (м. Монреаль) 1971 р. та Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, обслуговуючих міжнародну цивільну авіацію, 1988 р. Україна стала учасницею даних конвенцій відповідно з 1988, 1972, 1973 рр. Сьогодні, важливим органом реагування на порушення безпеки в цивільній авіації, зокрема, тероризм, є Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), створена відповідно до положень Чиказької конвенції про міжнародну авіацію 1944 р. Реакцією на спалах тероризму в світі стала Резолюція Ради ICAO у 1969 році, відповідно до якої утворено Комітет по незаконному втручанню в діяльність цивільної авіації.

Організація надає великого значення підвищенню рівня підготовки керівників і співробітників авіапідприємств та відомств, відповідальних за забезпечення авіаційної безпеки. Для цього створено 15 навчальних центрів, 3 із яких розташовані у Європі (в Брюсселі, Києві, Москві). Україна – єдина держава, яка не будучи членом НАТО, приєдналася до програми Альянсу для обміну інформацією про повітряну обстановку та повітряний рух, направленої на боротьбу з міжнародним тероризмом та захистом повітряного простору Європи.

11 вересня 2001 р. була відкрита нова трагічна сторінка історії повітряного тероризму. Вперше, захопивши одразу 4 літаки, терористи (пілоти-«камікадзе»), не висуваючи жодних вимог, протаранили Всесвітній торговий центр в Нью-Йорку та будівлю Пентагону у Вашингтоні - ПС стали засобом ураження наземних цілей. Число жертв цих терактів перевищило кількість загиблих і поранених в результаті АНВ за всю попередню історію повітряного тероризму.

Війна, розв'язана авіатерористами, не вписується у жодні класичні схеми. У ній немає ні лінії фронту, ні локальних вогнищ оборони, ні явного противника. Тут діє ворог-невидимка. Ретельно замаскований, він ходить серед нас, і ніхто не знає, де і коли він приведе у дію свою пекельну машину [3, с. 18]. Цивільна авіація, як різновид транспорту, особливо приваблива для терористів. На автомобільних шляхах щорічно гине багато десятків тисяч людей, але це не викликає у суспільства такої реакції, як авіаційна катастрофа. Тому, влаштувати теракт на повітряному транспорті – занадто спокуслива для терориста ціль.

Захист від терору – проблема не лише внутрішня, вона виходить за межі не лише конкретного аеропорту, але і за кордони однієї конкретної держави. Можна з одного аеропорту створити неприступну фортецю, але якщо в іншому аеропорті аналогічний комплекс заходів не буде задіяний, захищеність залишиться лише ілюзією [3, с. 20]. З цим важко не погодитися, адже лише завдяки плідній співпраці як внутрішньодержавних органів, так і світової спільноти загалом можна якщо не припинити, то хоча б уповільнити дію такого вражаючого явища як тероризм, котрий набув в ХХІ столітті нової модифікації з часткою «авіа -».

### *Література*

1. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 березня 2017 р. № 1965-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2017. – № 16. – Ст. 199.
2. Волынский В.Ю. История воздушного терроризма / В.Ю. Волынский // Сборник научных трудов Гос НИИГА. – М., 2008. – Вып. 310. – С. 187-192.
3. Трошин А. Война без линии фронта / А. Трошин // Гражданская авиация. – М., 2004. – № 12. – С. 18-20.