

УДК 347.826:629.73(043.2)

Ковальчук В.В., студент,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

ПРОБЛЕМА ТЕРОРИЗМУ НА ПОВІТРЯНИХ СУДНАХ

Визначення терміну «тероризм» — питання проблемне, оскільки в наш час існує понад 100 визначень цього явища. Однак жодне з них не підтримане міжнародною спільнотою як загально визнане. Тероризм — політика, заснована на застосуванні терору. У широкому сенсі — використання або загроза застосування насильства для досягнення політичної, релігійної, ідеологічної, економічної, кримінальної або іншої мети. Сучасний тероризм — це вже не розрізнені індивідуальні дії, а серії різних терористичних акцій, що направлені проти широкого кола людей і об'єктів, ретельно підготовлені і здійснені кваліфікованими кадрами та добре організованими угрупованнями [1].

Тероризм постійно видозмінюється та набуває нових форм. Поширеним є такий вид тероризму, як «авіатероризм» - захоплення повітряного судна з метою здійснення терористичного акту.

Теракти на транспорті, зазвичай, супроводжуються великими жертвами, часто паралізують діяльність найважливіших сфер економіки, дестабілізують становище в суспільстві. Сучасний тероризм надає перевагу одному з найефективніших засобів пересування — повітряному транспорту. Пасажири на борту повітряного судна і саме судно мають значну цінність для держави. Тому терористи вважають захоплення повітряного судна найбільш легким і дешевим способом отримання викупу, звільнення терористів, які відбувають покарання, та набуття популярності. Захоплення повітряних суден являє мінімальну небезпеку для злочинця і велику загрозу життю пасажирів та екіпажу, тому розцінюється терористами як один з найбільш результативних засобів досягнення мети [2, с. 9].

Офіційно першим викраденням вважається захоплення лайнера в 1931 році в Перу. За деякими відомостями, літак було викрадено з метою поширення листівок революційного змісту,

проте жодних наслідків у міжнародно-правовій сфері цей інцидент не викликав.

Найбільша кількість терористичних актів на повітряному транспорті була здійснена в період з 1970 по 1979 рік. За ці роки в світі було зареєстровано понад 700 випадків захоплень і викрадень повітряних суден, загинуло понад 1100 людей, поранено понад 1000 осіб. За цей же період зареєстровано понад 10000 погроз щодо захоплення повітряних суден і диверсіях [2, с. 10].

11 вересня 2001 року — це дата відродження авіатероризму. Саме в цей день терористи продемонстрували світові новий рівень терористичного акту та вразливість системи захисту цивільної авіації. Всесвітній торговий центр у Нью-Йорку був повністю знищений за допомогою цивільної авіації. Після цього нищівного удару світове співтовариство усвідомило небезпеку, що насувається на повітряний транспорт і адекватно відреагувало на тенденцію зростання випадків повітряного тероризму. Держави почали вживати заходи на законодавчому рівні.

На сьогоднішній день важливим органом реагування на порушення безпеки в цивільній авіації є Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), яка створена згідно з положеннями Чиказької конвенції про міжнародну авіацію 1944 р. Реакцією на спалах тероризму в світі стала Резолюція Ради ІКАО у 1969 році, відповідно до якої було створено Комітет по незаконному втручанню в діяльність цивільної авіації. Важливою подією стало створення постійної Групи експертів з авіаційної безпеки у 1987 році, яка працює над розробкою правил для надання допомоги країнам у запровадженні заходів щодо припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Основа діяльності ІКАО — міжнародне співробітництво, задля чого у вересні 2005 року був створений Сектор співробітництва і розвитку у сфері авіаційної безпеки, який надає допомогу відповідно до нових технологій та програм фінансування авіаційної безпеки [3, с. 278].

Світовий досвід свідчить, що основні заходи безпеки мають виконуватися на землі, ще до посадки пасажирів у літак. Фахівці авіаційної безпеки на етапі передпольотного огляду пасажирів і багажу мають постійно міняти систему забезпечення безпеки, щоб представники терористичних угруповань не могли виявити в системі слабкі місця. При плануванні і організації системи авіаційної безпеки у деяких аеропортах відмічається відсутність універсальної методології в цій сфері, які б відповідали усім

міжнародним вимогам. Все залежить від наявності й виду загроз, частоти міжнародних та внутрішніх рейсів [3, с. 280]. Слід зауважити, що на шляху боротьби з терористичними актами у цивільній авіації тривалий час мала місце важлива перешкода - неухважність та недбалість працівників аеропорту. Це свідчить про неусвідомлення ними важливості дотримання вимог інструкцій. Виникла необхідність створення автоматизованих засобів сповіщення екіпажу щодо обстановки в салонах повітряних суден, а також системи дистанційного пілотування повітряних суден, яка б дозволила наземним пунктам управління здійснювати примусову посадку літака у випадку їх захоплення терористами.

Вищенаведені твердження мають пряме відношення і до безпеки української цивільної авіації, оскільки 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 лютого 1972 р., Монреальської — з 26 січня 1973 р., Токійської — з 29 травня 1988 р. [4].

Ефективно протистояти тероризму можна об'єднавши зусилля науковців з різних галузей техніки та суб'єктів правоохоронної діяльності, але на мою думку повністю знищити ризик терактів на повітряних суднах неможливо, тому що якою б досконалою не була система безпеки аеропорту з світового досвіду ми можемо побачити, що терористам вдається її обійти. Також не можна запобігти співучасті між працівниками аеропорту і терористами. Авіатероризм це серйозна проблема у світовій спільноті, яка і на сьогоднішній день присутня, більше того з кожним роком в зв'язку з НТП масштаби загрози від авіа тероризму ростуть.

Література

1. Гладенко В.М. Проблеми розуміння сучасного тероризму [Електронний ресурс] / Миколаїв: Миколаївський державний університет імені В.О. Сухомлинського. — Режим доступу: <http://lib.chdu.edu.ua/pdf/naukpraci/politics/2006/40-27-32.pdf>.

2. Близнюков А.Г. Безопасность на воздушном и водном транспорте / А.Г. Близнюков // Право и безопасность. – 2006. – № 1. – С. 14.

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

4. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики / Ю.Н. Малеев. – М.: МО, 1986. – 195 с.