

# §1 УПРАВЛЕНИЕ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ

Князева Е. А.

## АНАЛИЗ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

*Аннотация.* Предметом данной статьи выступают положения международно-правовых актов, посвященных борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Объектом исследования являются две группы общественных отношений: во-первых, характеризующих деяния, посягающие на свободу воздухоплавания; во-вторых, характеризующие предупреждение указанных посягательств. Автор подробно рассматривает весь существующий перечень актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, выявляет, какие акты являются наиболее распространенными в настоящее время. Особое внимание уделяется мерам противодействия рассматриваемым актам, и какое место в системе мер занимают международные соглашения и конвенции. В ходе проведения анализа актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, автором были использованы следующие методы исследования: системный, комплексный, исторический, логико-юридический, статистический и др. Проведенный автором анализ указанных актов показывает, что существует достаточно большой перечень рассматриваемых актов, к каждому из которых посвящен целый блок противодействующих мер. Анализируемый в статье перечень актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации был определен Международной организацией гражданской авиации (ИКАО). Автором выявлено, что трактовка определения «акт незаконного вмешательства» может быть самой различной как по своему характеру, так и по тяжести нанесенного ущерба. Однако автором замечено, что даже в ИКАО нет четкой и полной градации актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации по видам. В связи с чем, помимо существующей международной классификации актов, с учетом анализа последних происшествий в сфере гражданской авиации, автором выявлены и другие акты незаконного вмешательства и меры противодействия им. По

мнению автора, несмотря на существующий блок противодействующих мер к каждому из существующих на сегодняшний день актов, применение этих мер оставляет желать лучшего.

**Ключевые слова:** незаконное вмешательство, воздушное судно, конвенция, захват, гражданская авиация, воздушный терроризм, международное сотрудничество, безопасность, противодействие, система мер.

**Review.** The subject of this article is the positions of the international legal acts dedicated to the fight against the acts of unlawful interference into the work of civil aviation. The object is the two groups of public relations: those that characterize actions threatening the freedom of air navigation; and those that characterize the preventions of such infringements. The author thoroughly examines the entire existing list of acts of unlawful interference into the work of civil aviation, determines which acts currently are most common. Special attention is given to the countermeasures against the reviewed acts, as well as which place within the system of measures belong to the international agreements and conventions. The analyzed in the course of this research list of acts of the unlawful interference into the work of civil aviation was enacted by the International Organization of Civil Aviation; however, the author notes that there is no precise and full gradation of such acts by types. Due to this fact, besides the existing international classification of the acts, and taking into account the latest accidents in the area of civil aviation, the author also detects other acts of the unlawful interference and the countermeasures against them.

**Keywords:** unlawful interference, aircraft, Convention, seizure, civil Aviation, air terrorism, the international cooperation, security, opposition, action system.

**Исследование выполнено при поддержке Министерства образования и науки Российской Федерации, Государственное задание на выполнение НИР 29.763.2014/К.**

**В** сложном комплексе мер, направленных на борьбу с международным терроризмом, не последнее место по важности занимает проблема противодействия воздушному терроризму, приобретающему ныне более скрытый и изощренный характер. Воздушный транспорт особенно привлекателен для террористов в связи с тем, что каждый акт незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации вызывает огромный общественный резонанс, дестабилизирует положение в обществе, посягает на жизнь и здоровье людей, на собственность, грубейшим образом нарушает международное право, государственный суверенитет и обостряет международные отношения.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) определила акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации следующим образом:

- 1) незаконный захват воздушных судов в полете;
- 2) незаконный захват воздушных судов на земле;
- 3) захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах;

4) насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в расположение аэронавигационного средства или службы;

5) размещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначенного для преступных целей;

6) сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете и на земле, пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности, в аэропорту или в расположении объектов или служб гражданской авиации [1, ст. 64].

Первые три группы актов незаконного вмешательства развиваются по следующему сценарию:

- преступники под угрозой применения оружия или взрывного устройства против пассажиров и членов экипажа устанавливают свой контроль над воздушным судном;
- преступники выдвигают требования, например, изменить маршрут воздушного судна, дать им политическое убежище, освободить из тюрем сообщников, заплатить выкуп за освобождение заложников.

Усилиями международного сообщества удалось добиться уменьшения захватов и попыток захватов воздушных судов. Во всем мире их количество стабилизировалось и колеблется в пределах 6–10 случаев в год. Однако надо отметить, что изменились характер угроз и тактика действий террористов. Так, 11 сентября 2001 г. террористы, захватившие одновременно 4 самолета, не выдвигали каких-либо требований. Впервые захваченные воздушные суда были использованы как средства поражения наземных целей. Террористы-смертники действовали группами с четким разделением ролей: руководитель, пилот, силовая поддержка. Пилоты-смертники имели хорошую летную подготовку – они смогли точно направить пассажирские лайнеры в здания Международного торгового центра в Нью-Йорке. Число жертв этих терактов превысило количество погибших и раненых в результате всех актов незаконного вмешательства за всю историю воздушного терроризма [2, ст. 32].

Что же явилось предпосылкой к совершению этих актов воздушного терроризма и что было предпринято мировым сообществом для недопущения повторения трагедии 11 сентября? Если судить по публикациям в прессе, то во всем виноваты спецслужбы, которые «прозевали» подготовку столь масштабного теракта.

На самом деле таких причин несколько. Одна из основных – правила производства полетов многих североамериканских и европейских авиакомпаний не требовали обязательного закрытия дверей пилотской кабины во время полета, другая – это конструкция дверей пилотской кабины некоторых типов воздушных судов, которая не предусматривала защиту от взлома со стороны пассажирского салона. Именно эти слабые места в системе обеспечения авиационной безопасности были использованы террористами при планировании и подготовке терактов. Если бы они не смогли проникнуть в пилотские кабины, одновременный захват четырех воздушных судов был бы невозможен [2, ст. 33].

После этих событий был проведен всесторонний анализ состояния авиационной безопасности гражданской авиации и осуществлена оценка новых и возникающих угроз терроризма на воздушном транспорте. На его основе было установлено наличие новых угроз:

- использование воздушных судов в качестве оружия (вероятность значительного количества жертв и разрушений, как это имело место в результате четырех угонов воздушных судов,

- совершенных 11 сентября 2001 г. в Соединенных Штатах Америки);

- нападения, совершаемые самоубийцами в воздухе (события 11 сентября 2001 г. в США, 24 августа 2004 г. в России, попытка совершения 22 декабря 2001 г. на борту воздушного судна теракта пассажиром, в ботинках которого было смонтировано самодельное взрывное устройство, 24 марта 2015 г. второй пилот авиакомпании «Germanwings» умышленно снизил высоту полета воздушного судна до минимальной, в результате чего произошло падение самолета во французских Альпах. В ходе расследования было установлено, что второй пилот имел психическое расстройство и заранее готовил акт самоубийства);

- нападения, совершаемые самоубийцами на земле (может нанести значительный ущерб имуществу, экономическому благосостоянию государства и эксплуатантов, примерами является нападение на аэропорт, совершенное 22 июня 2001 г. в Шри-Ланке, взрыв самодельного взрывного устройства, приведенного в действие террористом-смертником 24 января 2011 г. в аэропорту «Домодево»);

- нападения с применением электронных средств, таких как радиопередатчики или другие средства создания активных преднамеренных радиопомех или изменения состояния наземных или бортовых авиационных систем управления или наведения, в результате чего ставится под угрозу безопасность людей и воздушного судна;

- нападение с применением лазерных устройств с целью ослепления пилотов и создания условий для крушения или аварии воздушного судна (к сожалению таких случаев все больше. Российские пилоты отмечают, что чаще всего инциденты происходят в крупных аэропортах. Особняком стоит Каир: там количество направлений лазеров на самолет в течение одного рейса сравнивают с цветомузыкой – так их много и такие они «красочные». В США начали регистрировать по 20 случаев ослепления ежедневно. Только в Лос-Анджелесе за 2015 год зарегистрировано около 200 инцидентов, в Финиксе – 183, Хьюстоне – 151, Лас-Вегасе – 132, Далласе – 115;

- нападения с применением компьютеров, в результате которых блокируется или изменяется авиационная связь или создаются помехи другим видам авиационной деятельности (например, банки авиационных данных), что может

создать угрозу безопасности людей и воздушного судна;

- химические и биологические нападения на авиапассажиров в целях срыва авиaperевозок и создания препятствий для использования авиационных средств;

- использование ядерных или других радиоактивных материалов с целью создания угрозы людям, заражения имущества и создания препятствий по использованию гражданской авиации [3].

В результате анализа событий 11 сентября 2001 г. и ряда других актов воздушного терроризма, имевших место в последние годы, 7 декабря 2001 г. Совет ИКАО принял поправку 10 к Приложению 17 «Безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации, которая стала применяться с 1 июля 2002 г.

Она содержит новые положения, касающиеся:

- а) применимости данного Приложения к внутренним полетам;

- б) международного сотрудничества в области обмена информацией об угрозе;

- в) национальных мер по контролю качества;

- г) контроля доступа в транспортное средство и комплекс воздушного транспорта;

- д) мер досмотра пассажиров и их ручной клади и зарегистрированного багажа;

- е) бортовых сотрудников безопасности и защиты кабины экипажа;

- ж) совместного использования кодов/договоренностей о сотрудничестве;

- з) человеческого фактора;

- и) руководства ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства.

В Приложении № 17 «Безопасность» указано, что «первоочередной целью каждого Договаривающегося государства является безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и публики в целом во всех случаях, связанных с защитой гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Каждое ... государство создает организацию и разрабатывает и вводит правила, практику и процедуры для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства с учетом аспектов безопасности, регулярности и эффективности полетов».

Рассмотрим другой вид актов незаконного вмешательства – «размещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначен-

ного для преступных целей». К данному виду актов незаконного вмешательства относятся: пронос на воздушное судно оружия или взрывного устройства с целью его захвата или подрыва в воздухе или на земле, закладка взрывных устройств внутри или снаружи пассажирского вокзала, применение оружия против пассажиров внутри здания пассажирского вокзала, в местах их скопления и т. д.

Стандартами и рекомендуемой практикой Приложения 17 определены основные превентивные меры по недопущению попадания на борт воздушного судна оружия, взрывных устройств и других опасных предметов и веществ. Эти меры предусматривают:

- обязательный досмотр воздушного судна перед вылетом;

- досмотр пассажиров, членов экипажей и ручной клади, находящейся при них;

- досмотр всего сдаваемого багажа;

- досмотр или другие методы контроля безопасности в отношении груза, почты и бортовых запасов;

- особые меры безопасности при перевозке осужденных преступников, депортируемых лиц, а также при перевозке оружия и вооруженных лиц, имеющих право находиться на борту воздушного судна с оружием;

- создание в аэропортах зон ограниченного доступа, введение пропускного режима для персонала и транспортных средств аэропорта, а также проведение проверок на благонадежность при приеме на работу лиц, имеющих доступ в эти зоны.

С начала 80-х гг. XX в. во всем мире резко возросло количество террористических актов с применением взрывчатых веществ. При срабатывании взрывного устройства на борту воздушного судна, находящегося в воздухе, как правило, погибают все пассажиры и члены экипажа. Слабая защищенность воздушных судов от террористических актов с применением взрывных устройств стала очевидна после того, как в декабре 1988 г. был взорван над шотландской деревней Локерби самолет Боинг-747 авиакомпании «Пан-Американ». Самодельное взрывное устройство, содержащее пластичное взрывчатое вещество, было размещено в кассетном магнитофоне и в багаже доставлено на борт. В результате взрыва погибли все пассажиры и члены экипажа. Именно это событие послужило толчком для принятия мировым сообществом экстренных мер по разработке и внедрению в гражданскую

авиацию более эффективных методов и средств обнаружения взрывных устройств и взрывчатых веществ.

В 1991 г. подписана Конвенция о маркировке пластических веществ в целях их обнаружения [4]. Данная Конвенция обязывает государства, производящие пластичные взрывчатые вещества, маркировать их специальными метками, легко определяемыми досмотровой аппаратурой. К сожалению, в мире накоплены такие запасы немаркированных пластичных взрывчатых веществ, что их хватит террористам еще как минимум на полвека.

Прежде чем рассмотреть методы выявления оружия и взрывных устройств, стоит указать основные способы их проноса на борт воздушного судна:

- на теле или в ручной клади пассажира;
- закладка взрывного устройства в багаж пассажира;
- закладка взрывного устройства на борт воздушного судна;
- закладка взрывного устройства в почту, груз или бортовые запасы.

Предполетный досмотр пассажиров и их ручной клади начал применяться в гражданской авиации с середины 70-х гг. XX в. В то время основной проблемой было выявление огнестрельного и холодного оружия, а также ручных гранат, которые применяли террористы при захвате воздушных судов. Это и определило выбор технических средств досмотра – стационарный металлоискатель для пассажиров и рентгенотелевизионный интроскоп для ручной клади.

Технические средства досмотра совершенствовались, но гарантированного выявления самодельного взрывного устройства без металлической оболочки они не обеспечивают и в настоящее время. Это ярко проявилось 24 августа 2004 г., когда через час после вылета из аэропорта Домодедово двумя террористками-смертницами были взорваны самолеты ТУ-134 и ТУ-154 российских авиакомпаний, погибли все находившиеся на борту пассажиры и члены экипажей. Как показали результаты расследования, в момент срабатывания взрывные устройства находились на поясе или бедрах террористок и представляли собой безоболочные СВУ, содержащие около 1 кг пластичного взрывчатого вещества каждое [2, ст. 33].

Этот теракт поставил вопрос о целесообразности дальнейшего использования стационарных металлоискателей как средства для до-

смotra пассажиров. В настоящее время в России активно тестируются и внедряются другие технические средства.

Предотвращение закладки взрывного устройства в багаж пассажира также является актуальной задачей. Террористы не раз использовали этот способ. Именно так были взорваны в воздухе самолеты американской авиакомпании «PAN AM» в 1988 г. (погибли 270 чел.) и французской «UTA» в 1989 г. (погибли 170 чел.).

Сложность обнаружения взрывного устройства в багаже обусловлена тем, что во многих крупных аэропортах он досматривается в отсутствие пассажира. В случае необходимости открыть чемодан для ручного досмотра приходится снимать его с конвейера и искать лицо, которому принадлежит багаж. К тому же пассажир может даже не знать, что в его багаже находится взрывное устройство. Такой случай имел место в 1986 г., когда в багаже у Анны Мерфи, вылетавшей из Лондона в Иорданию, было обнаружено мощное взрывное устройство, которое подложил ее любовник по заданию террористической организации. Взрывное устройство было обнаружено методом профайлинга [2, ст. 34].

Для того чтобы повысить безопасность сдаваемого багажа, еще в 1993 г. ИКАО рекомендовала внедрение трехуровневой системы безопасности:

- первый уровень – высокоскоростной рентгенотелевизионный интроскоп с функцией автоматического распознавания образов;
- второй уровень – компьютерный томограф;
- третий – ручной досмотр в присутствии пассажира и специалиста по взрывным устройствам.

Зарегистрировано множество случаев закладки персоналом аэропортов и авиакомпаний в технические отсеки воздушных судов упаковок с наркотиками и контрабандой, даже проникновение посторонних лиц в воздушные суда в целях незаконной иммиграции.

Мигранты, как правило, прячутся в гондоле шасси или других негерметичных отсеках воздушного судна, к месту назначения прилетают уже мертвыми. Все эти случаи являются следствием невыполнения некоторыми государствами стандартов Приложения 17 ИКАО (гл. 4 «Профилактические меры безопасности»).

Что касается закладки взрывных устройств непосредственно в воздушное судно, то этот способ террористы не применяли до событий,

произшедших 31 октября 2015 г. с российским авиалайнером Airbus 321. Напомним, что самолет А321 российской авиакомпании «Когалымавиа», выполнявшего рейс № 9268 Шарм-эль-Шейх – Санкт-Петербург, рухнул на 21 минуте полета. Как позже установило Федеральная служба безопасности России, причиной крушения стал террористический акт. Несмотря на то, что расследование еще продолжается, уже сейчас можно сделать определенные выводы. Скорей всего взрывное устройство было установлено на борту воздушного судна, а точнее в его хвостовой части. Установить его могли либо технический состав, либо посторонние лица, хорошо знакомые с конструкцией воздушного судна, ведь выявить взрывное устройство при предполетном досмотре судна практически невозможно.

Данная проблема может быть решена путем постоянной охраны средств воздушного транспорта на всех этапах их эксплуатации и технического обслуживания, а также за счет строгого соблюдения пропускного и внутриобъектового режима в аэропортах, тщательной и регулярной проверки лояльности наземного персонала, в том числе на детекторе лжи [2, ст. 34].

Предотвращение закладки взрывных устройств в почту, грузы и бортовые запасы является также весьма актуальной задачей. Например, известен случай, когда молодой человек, раздосадованный тем, что его невеста вышла замуж за другого, послал ей по почте бандероль с взрывным устройством. Взрывное устройство сработало в аэропорту Малайзии при обработке груза, двое работников аэропорта получили ранения.

Для предотвращения подобных случаев следует подвергать досмотру с применением рентгенотелевизионных интроскопов все грузы и почту, получаемые от неизвестных грузоотправителей.

Известно, что после взрыва российского воздушного судна над Синаем многие страны ввели повышенный режим безопасности, например, израильская авиакомпания «EL AL» запретила своим пилотам оставаться на ночной отдых в Брюсселе, когда эта страна повысила степень террористической угрозы до максимально высокой. Кроме того, пилотам компании, которые находятся на отдыхе в европейских столицах, рекомендовано не носить летную форму. К тому же не так давно на израильских пассажирских самолетах были установлены системы защиты от переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК)

при полете до 6000 метров. В декабре 2015 г. Израиль заявил об активной разработке систем защиты воздушных судов от ракетных атак при полете до 10 000 метров, и не только от ПЗРК. Это наглядный пример предупреждающего, так называемого «проактивного» подхода к обеспечению безопасности полетов гражданских воздушных судов, который предусмотрен Приложением 19 к Чикагской Конвенции ИКАО.

Наконец, последний вид актов незаконного вмешательства – сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете и на земле, пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности, в аэропорту или в расположении средства или службы гражданской авиации. Согласно статистике данный вид актов незаконного вмешательства был и остается самым распространенным. Например, в 2004 г. в России поступило 85 сообщений, из них:

- 40 сообщений с угрозами в адрес воздушных судов;
- 45 сообщений с угрозами в адрес аэропортов и объектов гражданской авиации.

При этом 60 сообщений получено по телефону и 25 – в пунктах досмотра аэропортов о наличии у них или у других пассажиров в ручной клади и багаже опасных предметов.

Из 57 анонимных телефонных сообщений выявлено только 10 авторов угроз.

Таким образом, существует достаточно большое количество актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и определенная группа мер по противодействию каждому из них. Однако нельзя не отметить что, к сожалению, даже в ИКАО нет четкой и полной градации актов незаконного вмешательства по видам. К тому же, несмотря на существующий блок противодействующих мер к каждому из существующих на сегодняшний день актов незаконного вмешательства, применение таких мер оставляет желать лучшего. Связано это, прежде всего с человеческим фактором, а именно с не исполнением своих обязанностей по обеспечению защиты гражданских судов лицами, на которых такая обязанность возложена в силу занимаемой им должности. Халатное отношение к выполнению своих обязанностей не только должностными лицами, но и технического персонала. К сожалению, падение самолета А-320 авиакомпании «Germanwings» в горах на юге Франции и теракт на борту воздушного судна А-321 авиакомпании «Когалымавиа» наглядно это демонстрируют.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Коробеев А. И., Князева Е. А., Князева Н. А. Особенности уголовно-правовой борьбы с морским и воздушным пиратством по законодательству России и стран АТР / А. И. Коробеев, Е. А. Князева, Н.А. Князева // Азиатско-Тихоокеанский регион: Экономика. Политика. Право. 2011. № 2. Ст. 62–71.
2. Вольнский В. Ю. Роль ИКАО по борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации / В. Ю. Вольнский // Транспортная безопасность и технологии. 2006. № 4. Ст. 32–34.
3. Национальный портал противодействия терроризму [Электронный ресурс] / Безопасность на транспорте. – Режим доступа: [www.antiterror.ru/](http://www.antiterror.ru/)
4. Конвенция о маркировке пластических веществ в целях их обнаружения, принятая в г. Монреале на дипломатической конференции, проведенной ИКАО 12 февраля – 1 марта 1990 г. Документ ООН S/22393 [Электронный ресурс] / Организация объединенных наций. – Конвенции и соглашения. – Режим доступа: <http://www.un.org/ru/>.

## REFERENCES

1. Korobeev A. I., Knyazeva E. A., Knyazeva N. A. Osobennosti ugovovno-pravovoi bor'by s morskim i vozdushnym piratstvom po zakonodatel'stvu Rossii i stran ATR / A. I. Korobeev, E. A. Knyazeva, N. A. Knyazeva // Aziatsko-Tikhookeanskii region: Ekonomika. Politika. Pravo. 2011. № 2. St. 62–71.
2. Volynskii V. Yu. Rol' IKAO po bor'be s aktami nezakonnogo vmeshatel'stva v deyatelnost' grazhdanskoi aviatsii / V. Yu. Volynskii // Transportnaya bezopasnost' i tekhnologii. 2006. № 4. St. 32–34.
3. Natsional'nyi portal protivodeistviya terrorizmu [Elektronnyi resurs] / Bezopasnost' na transporte. – Rezhim dostupa: [www.antiterror.ru](http://www.antiterror.ru).
4. Konventsiya o markirovke plasticheskikh veshchestv v tselyakh ikh obnaruzheniya, prinyataya v g. Monreale na diplomaticheskoi konferentsii, provedennoi IKAO 12 fevralya – 1 marta 1990 g. Dokument OON S/22393 [Elektronnyi resurs] / Organizatsiya ob"edinennykh natsii. – Konventsii i soglasheniya. – Rezhim dostupa: <http://www.un.org/ru/>.