УДК 341.226

DOI dx.doi.org/10.24866/1813-3274/2018-1-2/107-116

Е.А. Князева¹

Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия

E-mail: kniazeva.ea@dvfu.ru

Н.А. Князева²

Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия

E-mail: knyazeva.na@dvfu.ru

ВОЗДУШНОЕ СУДНО КАК ПРЕДМЕТ И СРЕДСТВО СОВЕРШЕНИЯ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Аннотация. В статье рассматривается воздушное судно как предмет и как средство совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Авиационные перевозки получили широкое распространение в середине XX в. и по сей день пользуются популярностью, но в то же время появилась и относительная уязвимость воздушного транспорта, что привело к многочисленным актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в том числе использование воздушного судна в качестве орудия и предмета преступления.

Выявлено, что воздушное судно может быть захвачено в полёте либо на земле с целью его дальнейшего удержания, с целью его дальнейшего перемещения, с целью его дальнейшего уничтожения. Воздушное судно может быть также захвачено с целью дальнейшего удержания на его борту пассажиров и членов экипажа. Существуют и прямые действия, направленные против воздушного судна, такие как его уничтожение посредством использования взрывных устройств.

Для решения обозначенных в статье проблем выявлено, что существует целый комплекс мер борьбы против использования воздушного судна как орудия и как предмета незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Ключевые слова: воздушное судно, захват, акты незаконного вмешательства, взрывные устройства, угон, безопасность, гражданская авиация.

¹ Екатерина Анатольевна Князева, кандидат юридических наук, доцент, Юридическая школа Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия.

² Наталья Анатольевна Князева, кандидат юридических наук, доцент, Юридическая школа Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия.

Для цитирования: Князева Е.А., Князева Н.А. Воздушное судно как предмет и средство совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2018. № 1–2. С. 107–116.

Ekaterina A. Knyazeva¹

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

E-mail: knyazeva.ea@dvfu.ru

Natalia A. Knyazeva²

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

E-mail: knyazeva.na@dvfu.ru

AIRCRAFT AS AN OBJECT AND MEANS OF PERFORMING ACT OF ILLEGAL INTERFERENCE IN THE ACTIVITY OF CIVIL AVIATION

Abstract. The article considers an aircraft as an object and means of committing acts of unlawful interference with the activities of civil aviation. Air transport was widely used in the middle of the 20th century and is still popular; however, at the same time, the relative vulnerability of air transport has led to numerous acts of unlawful interference with civil aviation, including the use of an aircraft as an instrument and object of crime.

It has been revealed that an aircraft can be captured in the air or on land to be further retained, transported or destroyed. An aircraft can be seized in order to keep passengers and crew hostage on board. There can also be direct actions against the aircraft, such as its destruction through the use of explosive devices.

These problems can be addressed by a whole range of measures preventing the use of aircrafts as instruments and objects of unlawful interference with civil aviation.

Keywords: aircraft, seizure, acts of unlawful interference, explosive devices, sky-jacking, security, civil aviation.

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 изощрённый 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

¹ Ekaterina A. Knyazeva, Candidate of Law Sciences, Assistant Professor, Law School of Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

² Natalia A. Knyazeva, Candidate of Law Sciences, Assistant Professor, Law School of Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

For citing: Knyazeva E.A., Knyazeva N.A. Aircraft as an object and means of performing an act of illegal interference with the activity of civil aviation // PACIFIC RIM: Economics, Politics, Law. 2018. № 1–2. P. 107–116.

нарушает международное право, государственный суверенитет и обостряет международные отношения.

Начиная с XX в. и по сей день авиационные перевозки получили широкое распространение, но в то же время относительная уязвимость воздушного транспорта привела к многочисленным актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в том числе с использованием воздушного судна и как орудия (средства) преступления, и как предмета посягательства.

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

- 1) незаконный захват воздушных судов в полёте;
- 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 полёте и на земле, пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности, в аэропорту или в расположении объектов или служб гражданской авиации [1, ст. 64].

Во всех перечисленных актах воздушное судно может быть использовано и в качестве средства совершения преступления, и как предмет посягательства.

Анализ динамики и тенденций международного терроризма в целом позволяет выделить следующие категории угроз, касающиеся гражданских воздушных судов:

1. Захват воздушного судна с целью его удержания;
2. Захват воздушного судна с целью его дальнейшего перемещения;
3. Захват воздушного судна с целью его дальнейшего уничтожения;
4. Прямые действия, направленные против воздушного судна [2, ст. 145].

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.

Как правило, объектами преступления *захват воздушного судна с целью его удержания* являются пассажиры, находящиеся на его борту. Мотивы и цели такого захвата могут быть самыми различными, например, достижение политического,

пропагандистского и психологического эффекта (демонстрация силы, оказания давления на государственные структуры и общественное мнение, привлечение внимания и т.д.). В качестве примера можно привести захват самолета компании «Аэрофлот» ТУ-154 в ноябре 1991 г. группой лиц во главе с Шамилем Басаевым в аэропорту г. Минеральные Воды и его последующий угон в Турцию. Условием освобождения заложников (пассажиров и членов экипажа судна) была отмена режима чрезвычайного положения в Чечено-Ингушской АССР [2, ст. 146].

Объектом преступления *захват воздушного судна с целью его дальнейшего перемещения* является собственно воздушное судно как транспортное средство. Пассажиры выступают в качестве фактора, обеспечивающего дополнительные гарантии безопасности захватчикам. Целью является перемещение преступников с территории, выезд с которой им по какой-либо причине запрещён, в иную географическую точку. Только в 1990 г. в СССР было совершено 7 актов захвата и угона пассажирских самолетов по политическим или социальным мотивам. Часто такие захваты и угоны завершаются непредусмотренными последствиями как для самих угонщиков, так и для пассажиров и членов экипажей. Например, захват и угон в ноябре 1996 г. группой политических оппозиционеров пассажирского самолёта Boeing-767 эфиопской авиакомпании ввиду неадекватного поведения самих захватчиков завершился вынужденной посадкой у побережья Коморских островов, в результате которой погибло 125 пассажиров и членов экипажа [3].

Объектом преступления *захват воздушного судна с целью его дальнейшего уничтожения* является собственно воздушное судно. Оно может выступать в двух категориях:

1) как средство поражения заранее намеченного объекта, например, наземного (вероятность значительного количества жертв и разрушений, как это имело место в результате четырех угонов воздушных судов, совершённых 11 сентября 2001 г. в Соединенных Штатах Америки. Впервые захваченные воздушные суда были использованы как средства поражения наземных целей. Террористы-смертники действовали группами с чётким разделением ролей: руководитель, пилот, силовая поддержка. Пилоты-смертники имели хорошую лётную 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 воздушно-го терроризма [4, ст. 32]);

2) как предмет посягательства, который впоследствии будет уничтожен по различным причинам (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» умыш-

ленно 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).

Прямые действия, направленные против воздушного судна. Объектами в данном случае выступают как воздушные суда, так и находящиеся на борту пассажиры и члены экипажа. Целями таких действий могут выступать разрушение воздушного судна в воздухе или на земле, причинение вреда здоровью или уничтожение людей для причинения материального, политического, психологического ущерба либо совершённые из хулиганских побуждений. Средствами совершения противоправных действий против воздушных судов могут быть:

1) средства вооружения, такие как самодельные взрывные устройства, переносные зенитно-ракетные комплексы и др.;

2) электронные средства, такие 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;

3) лазерные устройства, используемые с целью ослепления пилотов и создания условий для крушения или аварии воздушного судна (к сожалению, таких случаев всё 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 г. зарегистрировано около 200 инцидентов, в Финиксе – 183, Хьюстоне – 151, Лас-Вегасе – 132, Далласе – 115;

4) применение 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 [4].

Особое внимание следует уделить использованию взрывных устройств в качестве средства уничтожения воздушного судна. С начала 80-х гг. XX в. во всём 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 защищённость 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 Boeing-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.

Существуют основные способы проноса на борт воздушного судна указанных устройств:

- 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.

Предполётный 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 бёдрах террористок и представляли собой безоболочные СВУ, содержащие около 1 кг пластичного взрывчатого вещества каждое [5, ст. 33].

Предотвращение закладки взрывного устройства в багаж пассажира также является актуальной задачей. Террористы не раз использовали этот способ. Именно так были взорваны в воздухе самолёты 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 отсутствии 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 её любовник по заданию террористической организации. Взрывное устройство было обнаружено методом профайлинга [5, ст. 34].

В 1991 г. подписана Конвенция о маркировке пластических веществ в целях их обнаружения [6]. Данная Конвенция обязывает государства, производящие пластичные взрывчатые вещества, маркировать их специальными метками, легко определяемыми досмотровой аппаратурой.

Для того чтобы повысить безопасность сдаваемого багажа, ещё 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.

Что касается закладки взрывных устройств непосредственно в воздушное судно, то этот способ террористы не применяли до событий, произошедших 31 октября 2015 г. с российским авиалайнером Airbus 321. Напомним, что самолет А321 российской авиакомпании «Когалымавиа», выполнявший рейс № 9268 Шарм-эль-Шейх – Санкт-Петербург, рухнул на 21-й минуте полета. Как позже установила Федеральная служба безопасности России, причиной крушения стал террористический акт. Несмотря на то, что расследование ещё продолжается, уже сейчас можно сделать определённые 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 предполётном досмотре судна практически невозможно.

Данная проблема может быть решена путём постоянной охраны средств воздушного транспорта на всех этапах их эксплуатации и технического обслуживания, а также за счёт строгого соблюдения пропускного и внутриобъектового режима в аэропортах, тщательной и регулярной проверки лояльности наземного персонала, в том числе на детекторе лжи [5, ст. 34].

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 лётную форму. К тому же не так давно на израильских пассажирских самолетах были установлены системы защиты от переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК) при полёте до 6 000 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 обеспече-

нию безопасности полётов гражданских воздушных судов, который предусмотрен Приложением 19 к Чикагской Конвенции ИКАО.

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 полётам;
- 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/договорённостей 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 создаёт организацию и разрабатывает и вводит правила, практику и процедуры для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства с учётом аспектов безопасности, регулярности и эффективности полётов».

В завершение хотелось бы сказать, что Генеральный секретарь ИКАО письмом от 21 декабря 2017 г. номер LE 3/45-17/135 уведомил государства-члены ИКАО и международные авиационные организации о вступлении в силу с 1 января 2018 г. документа международного воздушного права «Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов», известного как Пекинский протокол 2010 г.

Пекинский протокол 2010 г. дополняет Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанную в Гааге в 1970 г. (Гаагская конвенция 1970 г.), путём включения в неё различных видов угона, в том числе с использованием современных технических средств.

Протокол устанавливает уголовную ответственность для руководителей и организаторов преступления, а также ответственность тех лиц, которые оказывают помощь правонарушителю в его попытках избежать расследования, преследования или наказания. К уголовной ответственности может привлекаться любое лицо,

угрожающее совершить преступление, при обстоятельствах, свидетельствующих о том, что угроза является реальной.

Дата вступления Пекинского протокола в силу установлена в соответствии с пунктом I его статьи XXIII, согласно которому началом действия этого нормативного правового акта устанавливается первый день второго месяца после сдачи на хранение депозитарию двадцать второго документа о ратификации, что и было зарегистрировано [7].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Коробеев, А. И. 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. – С. 62–71.
2. Халыгов, Н. Г. О. Терроризм на авиационном транспорте: типы угроз и их источники / Н. Г. О. Халыгов, Н. Б. О. Халыгов, Н. Н. О. Мурсакулов, Х. Н. О. Халыгов // Юридическая наука: история и современность. – 2016. – № 10. – С. 143–154.
3. Байрамов, Ш. Б. История международного и российского терроризма (от Древнего Рима до Нового времени) : монография / Ш. Б. Байрамов, А. Ю. Пиджаков, Б. А. Смыслов. – СПб. : Санкт-Петербург. гос. мор. техн. ун-т, 2016. – 216 с.
4. Россия Антитеррор: Национальный портал противодействия терроризму [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.antiterror.ru.
5. Волынский, В. Ю. Роль ИКАО по борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации // Транспортная безопасность и технологии. – 2006. – № 4. – С. 32–34.
6. Конвенция о маркировке пластических веществ в целях их обнаружения: принята в г. Монреале на дипломатической конференции, проведенной ИКАО 12 февраля – 1 марта 1990 г. [Электронный ресурс] // Документ ООН S/22393. – Режим доступа: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/markconv.shtml.
7. ИКАО: С 1 января 2018 года вступает в силу Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов [Электронный ресурс] // Транспортная безопасность и технологии. – Режим доступа: http://transport.securitymedia.ru/news_one_7287.html.

REFERENCES

1. Korobeev A.I., Knyazeva E.A., Kniazeva N.A. Osobennosti ugovovno-pravovoi bor'by s morskim i vozduzhnym piratstvom po zakonodatel'stvu Rossii i stran ATR [Features of the criminal and legal struggle against maritime and air piracy under the laws of

Russia and the Asia Pacific states]. *Aziatsko-Tikhookeanskii region: ekonomika, politika, pravo – Pacific RIM: economics, politics, law*, 2011, no. 2, pp. 62–71.

2. Khalygov N.G.O., Khalygov N.B.O., Mursakulov N.N.O., Khalygov Kh.N.O. Terrorizm na aviatsionnom transporte: tipy ugroz i ikh istochniki [Terrorism in aviation: types of threats and their sources]. *Yuridicheskaya nauka: istoriya i sovremennost'*, 2016, no. 10, pp. 143–154.

3. Bayramov Sh.B., Pidzhakov A.Yu., Smyslov B.A. *Istoriya mezhdunarodnogo i rossiiskogo terrorizma (ot Drevnego Rima do Novogo vremeni)* [The history of international and Russian terrorism (from ancient Rome to modern times): a monograph]. St. Petersburg: St. Petersburg State Marine Techn. Univ. Publ., 2016. 216 p.

4. *National counter-terrorism portal*. Available at: www.antiterror.ru (accessed 01 July 2018). (In Russian).

5. Volynsky V.Yu. Rol' IKAO po bor'be s aktami nezakonnogo vmeshatel'stva v deyatel'nost' grazhdanskoi aviatsii [The Role of ICAO in Combating Acts of Unlawful Interference in Civil Aviation]. *Transportnaya bezopasnost' i tekhnologi*, 2006, no. 4, pp. 32–34.

6. *Convention on the Marking of Plastic Substances for the Purpose of Detection, adopted in Montreal at a diplomatic conference held by ICAO from 12 February to 1 March 1990. UN Document S/22393. United Nations. Conventions and agreements*. Available at: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/markconv.shtml (accessed 01 July 2018).

7. *ICAO: As from 1 January 2018, a Protocol supplementing the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft shall enter into force*. Available at: http://transport.securitymedia.ru/news_one_7287.html (accessed 01 July 2018).