

УДК 629.7:323.285(043.2)

Лавренчук М.М., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Літвінова І.Ф., к.ю.н., доцент

ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ ЯК ПРОТИДІЯ ТЕРОРИЗМУ НА ПОВІТРЯНОМУ СУДНІ

Терористична активність на повітряному транспорті за останні десятиріччя зросла в багатьох регіонах світу, Україна також не стала виключенням. Все частіше така діяльність використовуються як засіб тиску на суспільство, уряд або ж політичних супротивників [1, с. 2]. Об'єкти транспорту особливо привабливі для терористів. 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. 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].

Законодавство України визначає поняття «тероризм» як суспільно небезпечну діяльність, яка полягає у свідомому, цілеспрямованому застосуванні насильства шляхом захоплення заручників, підпалів, убивств, тортур, залякування населення та органів влади або вчинення інших посягань на життя чи здоров'я ні в чому не винних людей або погрози вчинення злочинних дій з метою досягнення злочинних цілей [4].

Наша держава є учасницею низки конвенцій, які спрямовані на боротьбу зі злочинністю терористичного характеру на повітряному судні. Це, наприклад, Конвенція про злочини та деякі інші дії, здійснені на борту повітряного судна (Токійська конвенція), Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька конвенція), що оголошує злочином дії будь-якої особи на борту повітряного судна, яка «незаконно, шляхом насильства або погрози застосування насильства, чи шляхом будь-якої іншої форми залякування, захоплює це повітряне судно, або здійснює над ним контроль і намагається вчинити будь-яку

таку дію» [3]. Монреальська конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, яка в 1988 році була доповнена Протоколом про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, обслуговуючих міжнародну цивільну авіацію, Конвенція Ради Європи про запобігання тероризму та інші.

Авіаційна безпека не існує сама по собі, вона забезпечується за допомогою цілого ряду певних заходів. Світовий досвід показує, що основні заходи безпеки мають виконуватися на землі, ще до посадки пасажирів в літак.

Досліджуючи тематику протидії злочинності терористичного характеру можна відмітити те, що зазвичай звертається особлива увага на проблему контролю за пасажирами. А практика показує, що можливість здійснити терористичну атаку має будь-яка людина з персоналу аеропорту [2, с. 3]. Тому усі без винятку члени екіпажів та обслуговуючий персонал мають пройти перевірку перед польотом на повітряному судні.

З метою запобігання доставці на борт повітряного судна зброї, вибухових пристроїв, отруйних, легкозаймистих та інших речовин проводиться огляд ручної поклажі (вантаж, який пасажир бере з собою на борт пасажирського транспортного засобу, не здаючи в багажне відділення) і багажу, які можна використати для здійснення акту незаконного втручання.

Важливим способом забезпечення авіаційної безпеки на сьогоднішній день є передпольотний огляд – особливий комплекс заходів, в межах якого з метою забезпечення безпеки пасажирів і членів екіпажу повітряного судна, перевіряється судно і все те, що поступає на борт. Служба авіаційної безпеки аеропорту здійснює передпольотний огляд повітряного судна для виявлення зброї, вибухових пристроїв, вибухових та інших речовин і предметів, які можуть бути використані для здійснення терористичного акту.

В деяких аеропортах уже почала працювати унікальна система голосового профайлінгу. Це процес опитування пасажирів в ході передпольотного огляду з метою виявлення потенційно небезпечних осіб. Профайлер запрошує пасажирів до стійки, щоб опитати детальніше. Він оцінює не те, що пасажир говорить, а те, як він це говорить, оцінює рівень його хвилювання, коливання тембру голосу і так далі [1, с. 3].

Важливим принципом безпеки є дотримання рівнів допуску персоналу, тобто техніки, заправники, оператори, водії, спецавтотехніки мають свій рівень допуску у конкретно визначену зону.

Підсумовуюче вказане вище, можна сказати, що лише попереджаючи терористичні акти можна не понести матеріальних втрат та уникнути людських жертв. Це свідчить, що боротьба з повітряним тероризмом має починатися, коли повітряне судно ще знаходиться на землі [2, с. 23]. 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, тому потрібно розширювати відповідну технічну базу, а також надати необхідні повноваження персоналу по діям в кризових ситуаціях.

Література

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

2. Камінський В.В. Боротьба з повітряним тероризмом повинна починатися з землі / В.В. Камінський // Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України. – К., 2014. – № 1(14). – 203 с.

3. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька конвенція) від 10.09.2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_167.

4. Про боротьбу з тероризмом: Закон України від 29 липня 2018 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/638-15>.