ПОВІТРЯНИЙ ТЕРОРИЗМ ТА ІНШІ БЕЗПЕКОВІ ПРОБЛЕМИ, ПОВ'ЯЗАНІ З АВІАЦІЄЮ (УРОКИ ІСТОРІЇ В КОНТЕКСТІ ВИКЛИКІВ І ЗАГРОЗ СУЧАСНОСТІ)

ПОЛЯХ Анатолій - головний науковий співробітник науково-організаційного центру, Національної академії Служби безпеки України, кандидат юридичних наук, доцент, заслужений юрист України

ORCID 0000 0002 3698 5740

УДК 341.824:343.9

DOI: https://doi.org/10.71404/EP.2025.4.13

У статті здійснено огляд процесу створення і становлення міжнародної системи співробітництва в боротьбі з повітряним тероризмом та іншими загрозами авіаційній безпеці від середини XX ст., висвітлюються здобутки, складнощі та недоліки, які мали місце на цьому шляху. Предметом особливої уваги автора став вітчизняний історичний досвід з питань забезпечення авіаційної безпеки, від радянських часів до доби Української Незалежності. Цей досвід піддається критичному аналізу й оцінці в контексті викликів і загроз сучасності.

Ключові слова: повітряний тероризм; авіаційна безпека ;захоплення; угон повітряного судна; Конвенції; міжнародне співробітництво; Україна

Постановка проблеми

На сьогодні повітряний (авіаційний) тероризм є вкрай актуальною проблемою, що турбує весь світ, адже цей злочин посягає на такі найважливіші суспільні цінності, як життя та здоров'я людей. Глобальний характер небезпеки повітряного тероризму підтверджується широким масштабом, своєю непередбачуваністю та настанням тяжких політичних, економічних та інших наслідків. Уже цілком очевидним є висновок, що подолати тероризм в один момент неможливо. Але цього можна досягти шляхом активної співпраці всього світового співтовариства, яке повинне формувати нові міжнародно-правові механізми протидії повітряному тероризму, іншим загрозам авіаційній безпеці. При цьому важливо враховувати в сучасних умовах як уже напрацьовані форми міжнародного співробітництва, так і історичний національний досвід окремих країн, який має бути підданий критичному аналізу й оцінці в контексті викликів сучасності.

Стан дослідження проблеми

Проблеми кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки авіаційного транспорту, боротьби з повітряним тероризмом розглядали в своїх роботах В.І. Рижий, С.П. Лихова, Л.В. Мошняга, Л.І. Чулінда, В.П. Альохін та інші науковці. Роль міжнародних організацій у цій сфері досліджували такі вчені, як Т.О. Коломієць, В.К. Колпаков, Р.О. Герасимов, О.В. Задорожний А.Ю. Піджаков, А.В. Філіппов та інші. Водночас, значно менше уваги приділялося питанням вивчення і використання історичного досвіду, накопиченого як в міжнародному масштабі, так і в окремих країнах у зазначеній сфері.

Наукова новизна дослідження

Уперше в українській правничій літературі питання боротьби з повітряним тероризмом розглядається в комплексі з іншими безпековими проблемами, пов'язаними з авіацією, крізь призму історичного досвіду, як міжнародного, так і вітчизняного. При цьому автором залучаються архівно-документальні матеріали, які вперше вводяться до наукового обігу.

Мета та завдання дослідження

Автор поставив собі за мету розкрити міжнародно-правовий механізм протидії повітряному тероризму та розв'язання інших безпекових проблем, пов'язаних з авіацією, крізь призму історичного досвіду як міжнародного, так і вітчизняного. Мета конкретизується в таких завданнях: висвітлити процес створення та становлення міжнародно-правової системи боротьби з повітряним тероризмом та іншими посяганнями на авіаційну безпеку; розкрити при цьому здобутки, складнощі та недоліки зазначеного процесу; охарактеризувати правові та організаційні заходи боротьби з захопленнями та угонами повітряних суден на матеріалах УРСР 1970-х років, розкрити інші загрози авіаційній безпеці, які існували в той час.

Виклад основного матеріалу

Система міжнародно-правових актів у сфері боротьби з тероризмом має досить давню історію. Ще у 1963 році в Токіо було підписано Конвенцію про злочини та деякі інші дії, здійснені на борту повітряного судна, де вперше було закріплено визначення незаконного захоплення повітряного судна – «коли особа, яка знаходиться на борту повітряного судна, незаконно, за допомогою сили або погрози застосування сили, здійснює акт втручання або захоплення чи іншим чином неправомірно здійснює контроль над повітряним судном в польоті або в разі, коли планується здійснення такого акту». Також Конвенція вимагає від держав повернути контроль над повітряним судном законному командиру. Гаазька конвенція 1970 року прямо визнає незаконне захоплення повітряного судна злочином. Усі ці конвенції застосовуються у випадках, коли повітряне судно знаходиться у польоті над територією іншої держави, ніж територія держави реєстрації повітряного судна. У свою чергу Монреальська конвенція 1971 року про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки авіації, містить перелік злочинних діянь, пов'язаних із захопленням повітряних суден. Слід підкреслити, що Україна бере активну участь у міжнародному співробітництві в боротьбі з тероризмом у повітряному просторі, зокрема, є учасницею усіх вищевказаних конвенцій.

Трагічні події 11 вересня 2001 року змусили світове співтовариство усвідомити всю небезпеку авіаційного тероризму і висвітлили недоліки та неефективність правових засобів захисту від повітряного тероризму. Так, по-перше, одним з основних недоліків міжнародно-правового регулювання боротьби з авіаційним тероризмом стала відсутність консолідації сил на міжнародній арені, яке можна пояснити тим, що кожна окрема держава по-різному відчуває загрозу тероризму. По-друге, недостатній рівень розвиненості системи міжнародно-правових актів у сфері захисту цивільної авіації. Між іншим, означені події в котрий раз продемонстрували всьому світу, як легко пронести вибуховий пристрій на повітряне судно, що зайвий раз свідчить про недоліки системи захисту цивільної авіації. Трагедія 11 вересня викликала глибинні зрушення в усій системі міжнародних відносин, змінила конфігурацію міжнародних зв'язків і союзів. Також ця подія призвела до прийняття президентом США Джорджем Бушем 20 вересня 2002 року Стратегії національної безпеки, у якій визначалися основні цілі, завдання і напрями діяльності країни у безпековій сфері. Адміністрація президента оголосила війну транснаціональному тероризму, а боротьбу з ним зробила головним зовнішньополітичним пріоритетом. Згідно з доктриною, керівництво США присвоює собі право на превентивні акції проти країн, що є потенційними агресорами, з метою усунення загрози для США та їхніх союзників, аж до зміни в них політичних режимів. У свою чергу, Радою Безпеки ООН було прийнято низку спеціальних резолюцій, а саме: Резолюцію 1368 (2001) , Резолюцію 1373 (2001) , Резолюцію 1377 (2001). Цими документами Рада Безпеки ООН засуджує жахливі терористичні напади, які були здійснені 11 вересня 2001 року у Нью-Йорку, Вашингтоні (округ Колумбія) і Пенсільванії, і вважає такі дії, як і будь-який акт міжнародного тероризму, загрозою для міжнародного

миру і безпеки. Також у резолюціях держави закликають терміново вжити спільних зусиль з метою запобігання та припинення терористичних актів, у тому числі шляхом розширення співробітництва та забезпечення повного здійснення відповідних міжнародних конвенцій, що стосуються тероризму. Зокрема, Рада Безпеки у Резолюції 1373(2001), яка була прийнята 28 вересня 2001 року підтверджує невід'ємне право на індивідуальну або колективну самооборону, визнане в Статуті Організації Об'єднаних націй і підтверджене в резолюції 1368 (2001), а також необхідність боротися всіма засобами, відповідно до Статуту Організації Об'єднаних Націй, з погрозами для міжнародного миру і безпеки, створюваними терористичними актами. Також ця резолюція зобов'язує держави відмовляти в притулку тим, хто фінансує або іншим чином підтримує терористичні акти, запобігати пересуванню терористів або терористичних груп за допомогою ефективного прикордонного контролю. Рада Безпеки закликала всі держави обмінюватися інформацією відповідно до міжнародного права та співпрацювати з метою запобігання та припинення терористичних нападів. У свою чергу, Резолюція 1377 (2001) особливу увагу акцентує на тому, що безперервні міжнародні зусилля з розширення розуміння між цивілізаціями, врегулювання регіональних конфліктів і вирішення всього діапазону глобальних проблем, включаючи проблеми розвитку, сприятимуть міжнародному співробітництву і взаємодії, які самі по собі необхідні для ведення якомога ширшої боротьби проти міжнародного тероризму. Рада Безпеки ООН визнала той факт, що багатьом країнам знадобиться допомога у виконанні всіх вимог резолюції 1373 (2001) і тому запропонувала державам інформувати Контртерористичний комітет про ті сфери, стосовно яких вони потребують допомоги. [1]

Справжній прорив у зазначеній сфері відбувся в десятих роках XX1 століття. У 2018 році, нарешті, набрали чинності відразу два важливі міжнародно-правові договори у сфері боротьби з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації: 1 січня– Пекінський протокол, який доповнює Гаазьку конвенцію 1970 р., а 1 липня – також і Пекінська конвенція, що замінює для держав-учасниць два документи – Монреальську конвенцію 1971 року і додатковий Протокол 1988 року до останньої. Отже, з усіх міжнародних договорів у цій сфері на сьогодні не набрав чинності лише Монреальський протокол 2014 року, який замінює Токійську конвенцію 1963 року. Пекінська конвенція й Пекінський протокол, прийняті 10 вересня 2010 року, значно розширюють та укріплюють глобальні рамки протидії тероризму в цивільній авіації. Ці документи ще більшою мірою криміналізують акти використання цивільного повітряного судна як зброї й використання небезпечних матеріалів для нападу на повітряне судно або інші об'єкти на землі. У Пекінській конвенції та Пекінському протоколі оновлюються положення й норми щодо посилення співпраці між державами в боротьбі з незаконними актами, спрямованими проти цивільної авіації. Схвалення й ратифікація «пекінських» документів усіма державами – членами ІКАО стали б значним кроком уперед у справі міжнародної співпраці щодо запобігання всьому спектру незаконних актів стосовно цивільної авіації, збільшення ефективності судового переслідування та покарання терористів.

Наприклад, згідно з запропонованими в Пекіні нормами, виказування загрози скоїти злочин може спричинити кримінальну відповідальність, якщо обставини свідчать про те, що загроза є реальною. Крім того, за деяких умов змова або пособництво злочину, незалежно від того, здійснений злочин чи ні, також може бути визнано караним діянням [2].

Таким чином, прогресивний розвиток міжнародного права являє собою свого роду компроміс між потребами в правовому регулюванні нових міжнародних відносин і необхідністю враховувати позиції якомога більшої кількості держав, щоб заохотити їх взяти участь у новій конвенції (та щоб їх відповідні вищі органи цю конвенцію ратифікували). Значна частина

актуальних, важливих, необхідних правових положень десятиліттями не отримують підтримки достатньої кількості держав, а тому не входять в остаточні тексти міжнародних договорів. Тому підписання та вступ у силу «Пекінських» документів 2010 року без перебільшення можна назвати найважливішою за останнє десятиліття подією в міжнародному повітряному праві, проте вже очевидно, що і вони потребують на сьогоднішній час оновлення.

Як бачимо, шлях міжнародно-правового регулювання протидії повітряному тероризму був тривалим, далеко не завжди послідовним, динамічним та ефективним. Попри досягнуті результати, слід констатувати останнім часом виникнення нових викликів та загроз, що безпосередньо витікає із сьогоденної кризи тієї системи світового порядку, яка сформувалася після Другої світової війни і на наших очах піддається великим випробуванням. Однозначно негативно впливає на ситуацію падіння ролі ООН як світової організації безпеки.

Здобутки і недоліки в історії формування системи протидії повітряному тероризму в міжнародному масштабі, певна річ, були великою мірою зумовлені станом боротьби з цим злом в окремих авіаційних країнах. І в зазначеному контексті великий інтерес для нас становить вітчизняний історичний досвід, причому не тільки з початку доби Української Незалежності, а й за радянських часів. При цьому останній аспект, як нам видається, набуває особливого значення: адже він дослідниками майже не висвітлювався. Це стало наслідком характерного для тих часів «особливого», «закритого» характеру інформації щодо «надзвичайних подій» на повітряному транспорті, передусім пов'язаних з угонами літаків. Щоб отримати таку інформацію, автору довелося провести відповідний пошук і звернутися, зокрема, до документів, які зберігаються в Центральному державному архіві громадських об'єднань та україніки (ЦДАГОУ).

Цивільна авіація становить невід'ємний елемент транспортної галузі і має важливе значення для економіки України. Однак авіаційний транспорт є одним з найбільш уразливих об'єктів з точки зору безпеки і може становити значну загрозу для населення. Навіть з дотриманням усіх встановлених вимог і стандартів безпеки сама по собі експлуатація авіаційного транспорту, виходячи з змісту ст. 1187 Цивільного кодексу України, становить джерело підвищеної небезпеки для людини та навколишнього середовища. Важливим та необхідним елементом світової глобалізованої економіки є міжнародна цивільна авіація. [3].

У СРСР з 1954 по 1991 роки, включно, відбулося близько 110 угонів літаків, у т.ч. 24 вдалих. До 1973 року в кримінальному законодавстві була відсутня окрема норма, яка передбачала б покарання за угон повітряного судна. Угон літака розглядався як загальний злочин стосовно різних видів транспортних засобів.

Поява спеціального Указу Президії Верховної Ради СРСР від 3 січня 1973 року і відповідного Закону СРСР (квітень того ж року), згідно з якими передбачалась відповідальність за угон саме повітряного судна і встановлювалось більш суворе покарання за угон, скоєний із застосуванням насильства і тяжкими наслідками, була відповіддю на події попередніх років. Передусім, у 1970 році (з червня по листопад) у СРСР було зафіксовано аж чотири спроби захоплення літаків (з них дві жовтневі завершились угоном повітряних суден до Туреччини). Особливо широкого розголосу набув факт угону радянського літака 15 жовтня. У цей день батько і син Бразінскаси, будучи пасажирами літака АН-24, що виконував рейс із Сухумі до Краснодара, здійснили його захоплення в повітрі. У ході перестрілки, відкритої злочинцями, було вбито бортпровідницю Надію Курченко, яка намагалася не пустити їх у кабіну пілотів, а два члени екіпажу отримали поранення. На вимогу викрадачів літак приземлився у Туреччині (де їх згодом було засуджено).

Водночас, набагато менше (а фактично – майже нічого) не говорилося в країні про інший угон радянського літака, здійснений у тому ж жовтні 1970 року. В усіх сучасних статтях довідкового характеру повідомляється лише те, що 27 жовтня літак чехос-

ловацького виробництва L – 200A (СРСР-34401) під час виконання рейсу Керч-Краснодар був захоплений у повітрі двома студентами – Миколою Гілєвим і Віталієм Поздєєвим – і угнаний до Туреччини. І на завершення: «Через рік обидва угонщики добровільно повернулися на батьківщину». [4.] Проте насправді не все було так просто, і справа ця не мала щасливого кінця.

Про це, на нашу думку, треба знати принаймні зараз, щоб мати правильне уявлення про політику радянської держави в сфері авіаційної безпеки, про її «гуманізм» щодо тих, хто, на відміну від Бразінскасів, своїми діями не спричинив тяжких наслідків, повірив обіцянкам влади щодо непритягнення до кримінальної відповідальності і добровільно повернувся до СРСР. Докладну інформацію щодо цієї справи знаходимо в розвідці громадського розслідувача, дисидента радянських часів Олега Соф'яника, який протягом багатьох років ретельно збирав матеріали для книги «Історія втеч із СРСР». Як свідчать ці матеріали, на початку 1970 року двоє друзів – жителі Керчі 21-річний студент Кримського медінституту Микола Гілєв та 20-річний студент Керченської філії Севастопольського приладобудівного інституту Віталій Поздєєв, розчарувавшись у радянській дійсності, прийняли рішення втекти на Захід. Оскільки кордони ретельно охоронялися, єдиним реально можливим способом вирватися з СРСР було захоплення літака. Для реалізації задуму Гілєв навесні вступив на курси пілотів ДТСААФ у Сімферополі і до осені навчився досить непогано керувати літаком.

Коли 15 жовтня 1970 року весь світ облетіла сенсаційна звістка про збройне захоплення Бразінскасами літака і угон його до Туреччини, друзі розуміють, що слід чекати посилення контролю безпеки на повітряних лініях та вирішують терміново діяти. 27 жовтня вони купують квитки на рейс Керч-Краснодар. Літак маленький – «Морава-Л 200» (4- місний, свого роду повітряне таксі). З собою втікачі взяли дерев'яний муляж бойової гранати та мішок, щоб накинути на голову пілота та усунути його від керування літаком. На борту, крім них і пілота, більше пасажирів не виявилося. Після зльоту літака з аеропорту Багерово вони розпочали акцію із захоплення літака. Погрожуючи муляжем гранати, накинули мішок на голову пілота та посадили його на підлогу. Гілєв сів за штурвал і направив літак у бік Туреччини. Пілот попередив, що пального може не вистачити, але відступати вони не збиралися. Летіли 3 години на бриючому польоті, ніким не помічені. За компасом, мовчки в невідомість. Коли пальне закінчувалося, на горизонті з'явився якийсь берег. Підлетівши ближче, вони з радістю і здивуванням побачили злітно-посадкову смугу аеродрому, на яку благополучно приземлилися. Виявилося, що це військовий аеродром ВПС США у Трабзоні, куди за 12 днів до них приземлилися Бразінскаси. Розпочалися допити турецьких спецслужб. Студентів одразу почали підозрювати, що вони прибули до Туреччини за завданням КДБ, щоб убити Бразінскасов (до речі, у КДБ дійсно планували ліквідацію втікачів-терористів, але потім від цієї витівки відмовилися). Але переконавшись, що Поздєєв і Гілєв справжні перебіжчики, через 2 місяці їх перевезли до Стамбула і помістили до табору біженців у районі Левант. Їм давали одяг, годували, давали гроші на кишенькові витрати, вони могли вільно пересуватися містом. Але посольство США, куди вони майже відразу звернулися, не поспішало давати їм візу, інші західні країни також не бажали приймати в себе викрадачів літака.

Не було жодних репортерів, жодних інтерв'ю на телебаченні, вони нікого не цікавили. Це стало для хлопців психологічним шоком. Вони думали, що їх зустрінуть як героїв, а тут повна байдужість. Тривале перебування в таборі біженців без жодних перспектив на майбутнє втомлювало та дратувало. Через півроку почали надходити листи від рідних, які кликали повернутися назад. На цей час вже запрацювала на повну потужність психологічна машина КДБ. До втікачів до Стамбула послали відомого журналіста Валентина Зоріна, який переконував хлопців повернутися і заявляв, що їм не тільки нічого не буде за викрадення, а й їх відновлять в інститутах,

дадуть по 3- кімнатній квартирі та інші блага. Приїжджали співробітники радянського посольства і теж вмовляли повернутись.

Поздєєв і Гілєв вирішують повернутися до СРСР. Турки починають відмовляти втікачів від повернення до імперії зла, показують фотографії людей, які, повіривши брехливим обіцянкам гебістів, повернулися та потрапили до таборів на тривалі терміни. Але Поздєєв та Гілєв їм не вірять. Надходить повідомлення з американського консульства – через 2 тижні вони можуть отримати візи та виїхати до США. Але хлопці непохитні – лише додому, до Союзу. 20 грудня 1971 року в супроводі співробітників радянського посольства та турецьких представників їх привозять на кордон та в селищі Сарпі поблизу Батумі передають радянським представникам. У місцевому радгоспі поверненим влаштували велику вечерю з шашликами та віном. Вранці відвезли до Батумі та посадили на літак до Москви.

В аеропорту на них одразу одягли наручники та відвезли до СІЗО КДБ Лефортово. Звинувачення – зрада батьківщині. Так батьківщина зустрічала своїх рабів-утікачів.

Микола Гілєв покаявся і на слідстві, і на суді. Віталій Поздєєв тримався, навпаки, мужньо, він був шокований брехливістю та лицемірством радянських дипломатів, шкодував, що повернувся і заявляв, що ненавидить радянський лад. У результаті суд засудив Поздєєва до 12 років таборів суворого режиму(відбув свій термін у пермських політтаборах «від дзвінка до дзвінка»), а Гілєва – до 10 років (відбував покарання у Мордовії, достроково звільнений у 1978 році). [5]

Такі події 1970 року передували прийняттю невдовзі змін до кримінального законодавства в СРСР. Відіграв свою роль і міжнародний чинник. Важливе значення мало те, що саме в 1970 році (грудень) була прийнята Міжнародна конвенція (Гаазька) про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, яку ратифікував незабаром і Радянський Союз. Як вказується в преамбулі Конвенції, вона була прийнята, виходячи з того, що акти незаконного захоплення або здійснення контролю над повітряним судном, що знаходяться в польоті, загрожують безпеці осіб і майна, серйозно порушують повітряне сполучення і підривають віру в безпеку цивільної авіації і що з метою запобігання таким актам є настійна необхідність забезпечити прийняття відповідних заходів для покарання злочинців [6. С.292]. Усе це спонукало партійно-радянське керівництво СРСР до внесення відповідних змін до кримінального законодавства. Цьому передувала широкомасштабна пропагандистська кампанія.

З усієї досить великої кількості спроб угонів літаків з СРСР, про що вже згадувалось вище, ми зробили спеціальну добірку з тих рейсів, які або стартували з території України, або ж мали пунктом призначення українські аеропорти. Наводимо її нижче.

15 жовтня 1978 року – спроба захоплення літака «Ан-24», рейс Сімферополь-Одеса. Викрадач був один. Жертв не було.

1 квітня 1979 року – спроба захоплення літака «Як-40», рейс Одеса-Сімферополь-Кутаїсі. Викрадачів двоє – Вітас, 1960 р.н., та Вяншас, 1960 р.н., жителі Литви. Під загрозою вибуху після вильоту з Сімферополя вимагали прямувати до Туреччини. Літак здійснив посадку в Сімферополі, у викрадачів вилучено імітацію вибухового пристрою у вигляді компаса, ляльки та реле часу пральної машини.

7 листопада 1982 року – захоплення та викрадення в Туреччину літака «Ан-24» Північно-Кавказького Управління цивільної авіації, рейс Новоросійськ-Одеса. Викрадачів троє – брати Шмідт, 1955 р.н. і 1962 р.н. та Шуллер, 1959 р.н., німці за національністю. Нападники поранили бортмеханіка пострілом з пістолета, після чого ударом ножа поранили в руку пасажира. Під загрозою вибуху літак приземлився у Синопі, Туреччина. Наступного дня літак з усіма пасажирами повернувся до Одеси, викрадачів влітку наступного року засуджено турецьким судом.

20 січня 1989 року – спроба захоплення літака «Ту-134», рейс Архангельськ-Бориспіль-Одеса. Викрадач один – Коцюбан Н.Г., 1952 р.н., колишній офіцер ВПС, під загрозою вибуху зажадав після вильоту з

Борисполя прямувати до Бухаресту, Румунія. Літак здійснив посадку в Одесі, де Коцюбан був затриманий. Вибухових речовин не виявлено.

21 січня 1989 року – спроба захоплення літака «Ан-24», рейс Івано-Франківськ-Київ. Викрадач один – Земсков С.М, 1966 р.н., мешканець м. Копейська, під загрозою вибуху під час керування літака в аеропорту Івано-Франківська вимагав вильоту за кордон. Затримано охороною аеропорту, вибухових речовин не виявлено.

21 грудня 1989 року – спроба захоплення літака «Як-42», рейс Дніпропетровськ-Москва. Викрадач один – Лісний П.К., 1930 р.н., мешканець України. Через стюардесу передав екіпажу новорічну листівку з текстом: «Прошу дати можливість полетіти мені за кордон, керувати літаком буду особисто я. Якщо прохання не буде виконано, літак вибухне особисто зі мною... Не надумайте дурити. Вибуховий пристрій спрацює миттєво». Літак здійснив посадку в аеропорту Биково, де Лісний був затриманий. Під час перевірки жодних вибухових речовин не виявлено. [7]

Але автор цих рядків має підстави говорити про неповноту наведеного переліку. Принаймні один випадок – угон літака Як -18 із Севастополя – привертає особливу увагу. Така думка підтверджується двома джерелами. По-перше, це інформація, опублікована в електронному виданні «Меридиан. Севастополь» у жовтні 2013 року, а по-друге, знайдений нами в ЦДАГОУ документ.

Уже згадуваний нами вище Олег Соф'яник розповідає журналістам:

«24 квітня 1976 року троє студентів 4 курсу Севастопольського приладобудівного інституту (СПІ) вночі проникли на територію місцевого аеродрому ДТСААФ. На аеродромі стояв заправлений пальним літак ЯК-18 (вранці планувалися тренувальні польоти).

Хлопці вирішили втекти до Туреччини. Один із студентів був курсантом авіашколи ДТСААФ і вмів керувати літаком. Приятелі залізли в літак і злетіли.

Через потужну систему ППО в районі Севастополя летіти до Туреччини вирішили через Євпаторію. Один викрадач сидів у передній кабіні і керував літаком, а двоє в другій кабіні – через тісноту на колінах один у одного. Але між Саками та Євпаторією літак почав втрачати висоту і зіткнувся з ЛЕП.

Літак звалився на землю. Пілот загинув відразу, другий втікач отримав тяжкі травми і помер пізніше в лікарні, третьому вдалося вибратися з-під уламків літака і втекти, але через кілька годин його було спіймано. Його, єдиного, хто вижив, за непідтвердженими даними, відправили до спецпсихлікарні, де він загинув.

На жаль, не відомі імена учасників цієї втечі, хоча на той час історія в Севастополі наробила багато галасу».

Архівний документ (а це повідомлення секретаря Кримського обкому компартії України М.Кириченка на адресу Центрального комітету КПУ), крім того, що дає можливість встановити прізвища севастопольських студентів, розкриває зовсім іншу трактовку їхніх дій: «Обком Компартії України повідомляє, що 27 квітня 1976 року близько другої години ночі студенти Севастопольського приладобудівного інституту Благов О.К., Гончаров А.Ю. та Губанов А.М. здійснили викрадення літака ЯК-18, що належить Севастопольському спортивно-технічному клубу ДТСААФ. Пілотував літак студент третього курсу Гончаров А.Ю., який був членом клубу.

... Літак, набравши висоту близько тисячі метрів, зробив кілька фігур найвищого пілотажу, після чого Гончаров А.Ю. повів його у бік м. Євпаторії. Під час посадки він перекинувся. Внаслідок цього, Гончаров А.Ю. помер, а Благов О.К. та Губанов А.М. дістали серйозні тілесні ушкодження і зараз перебувають у лікарні».

Як бачимо, крім певного розходження в даті (24 або 27 квітня-?), опис подій партійним керівником Криму і колишнім радянським дисидентом Соф'яником в основному співпадає. Але є і кардинальна різниця. Соф'яник вважає: «Хлопці вирішили тікати до Туреччини». Кириченко ж категорично заявляє: «Таке рішення (викрасти літак – А.П.) ними було ухвалено

із хуліганських спонукань. Жодних спроб зради Батьківщині вони не робили».

Далі секретар обкому наводить характеристики студентів, до речі, доволі позитивні (Благов так взагалі «показав за період навчання в інституті себе дисциплінованим та встигаючим комсомольцем. Брав участь у роботі будівничих загонів».)

Завершує свій лист до ЦК Кириченко наступними фразами: «Як показало вивчення питання на місці, цей випадок стався внаслідок наявних недоліків в організації виховної роботи зі студентами, а також внаслідок слабкої охорони літаків, які знаходяться в розпорядженні аероклубу.

Наразі ректорат та партком вживають заходів щодо покращення ідейно-виховної роботи зі студентами. Найближчим часом це питання буде обговорено на бюро Севастопольського міськкому партії». [8.С.89-90] Це все цілком обґрунтовано наводить будь-яку неупередженого читача на думку про те, що секретар обкому робить усе можливе й неможливе, щоб не було в діях і намірах студентів і натяку на «політику», «зраду Батьківщині». Виходить, що студенти просто захотіли «політати», о другій годині ночі, з фігурами «найвищого пілотажу»! Тим паче, що спростувати таку думку Кириченка вони вже не могли.

Вищевикладене дає підстави піддати серйозним сумнівам правдивість статистики радянських часів щодо угонів повітряних суден, як і взагалі «надзвичайних подій» у сфері авіаційної безпеки. Потрібна подальша копітка дослідницька робота в цьому напрямку.

Після розпаду СРСР в більшості пострадянських держав кількість захоплень і угонів повітряних суден продовжувала залишатися значною. По російській федерації статистика таких злочинів мала наступний вигляд: У 1997 році було зареєстровано 20, 1998 році – 18, 1999 році – 10, 2000 році – 12, 2001 році – 8, 2002 році – 10, 2003 році – 9, 2004, 2005, 2006 роках по 8, 2007 році – 3, у 2008 році – 5, у 2010 році – 1, за півроку 2011 року – 2 випадки таких злочинів. [9]

Україна тривалий час була щасливим виключенням із трагічної статистики повітряного тероризму в світі. Однак слід відзначити, що вчені неодноразово попереджали: основна заслуга в цьому належить відсутності політичних факторів тероризму в нашій країні, а не досконалому механізму авіаційної безпеки. 17 липня 2014 року це, на жаль, підтвердило знищення над Торезом літака «Boeing – 777» авіакомпанії Malaysia Airlines. [10. С.244]

Варто, однак, повернутись ще раз до радянських часів. Виявляється, що безпеці повітряних суден цивільної авіації, крім інших чинників, про які вже йшлося, у деяких випадках загрожувало близьке сусідство з авіацією військовою, і це призводило до трагічних наслідків. Це підтверджується архівними документами під тогочасним грифом «таємно».

Перед нами «Інформація про причини катастрофи пасажирського літака АН-2 № 01526, що мала місце 11 серпня 1972 року в Херсонському аеропорту». Документ підписаний прокурором Херсонської області В.Шутурминським і направлений до ЦК КПУ 15 червня 1973 року. У ньому повідомляється, що 11 серпня 1972 року о 18 годині 06 хвилин пасажирський літак АН-2 №01526, який здійснював під керуванням командира-пілота 3 класу Полякова В.І. рейс Новоолексіївка-Херсон, при заході на посадку в Херсонському аеропорту зазнав катастрофи, з приводу чого було порушено кримінальну справу. Розслідуванням встановлено, що на борту літака перебувало 11 дорослих пасажирів та 6 дітей, а також 35 кг багажу. При підході літака АН-2 до Херсонського аеропорту, над ним по колу здійснювали польоти вертольоти МІ-6 військової льотної частини № 19160, що базується поряд із Херсонським аеропортом. Під час заходження на посадку літака АН-2 попереду нього здійснив посадку один з вертольотів МІ-6. Плануючий на посадку літак АН-2 різко нахилився і впав на землю, зруйнувався та спалахнув.

Внаслідок катастрофи 12 пасажирів та 2 члени екіпажу загинули, 3 пасажири отримали тяжкі травми, один пасажир та дитина у віці 3-х років залишилися неушкодженими.

Комісія Українського управління цивільної авіації зробила висновок, що при-

чиною катастрофи літака АН-2 стало попадання його в супутній струмінь від вертольоту МІ-6 військово-повітряних сил, що заходив на посадку. Висновки комісії управління цивільної авіації підтверджені іншими матеріалами справи.

Висновком технічної експертизи було встановлено, що літак АН-2 №01526 зазнав дії вихрової системи важкого вертольоту МІ-6 військово-повітряних сил, яка «є виключно небезпечною за своїми параметрами, а тому категорично неприпустимо проведення спільних польотів вертольотів МІ-6 і літаків АН-2 з одного аеродрому».

Отже, лише після цієї трагедії на Херсонському аеродромі були заборонені спільні польоти літаків і вертольотів. Показово, що згідно з висновком технічної експертизи, у підготовці якої брали участь авторитетні науковці, було визнано, що безпечною між вертольотами і літаками, що злітають і сідають паралельно, мала бути відстань не менше 10 км. [11.С.47-49].

Лише протягом наступного після катастрофи 1973 року, в уряді УРСР почали розглядати більш-менш комплексно питання спільного базування літаків цивільної авіації та ВПС на території республіки. Але можна не сумніватися, що пріоритет завжди віддавався військовим – це було незмінним правилом радянської системи.

Дати однозначну оцінку історичному досвіду боротьби радянської держави із захопленнями і угонами літаків у 70-80-х роках XX ст. доволі важко. З одного боку, не викликає сумнівів, що сам авторитарний політичний режим у СРСР, відгороджений від демократичного світу «залізною завісою», спонукав громадян, передусім молодих, які мріяли про іншу долю, шукати шляхи вирватись на Захід, ставати навіть «повітряними терористами». Водночас чималий інтерес з боку дослідників, у контексті сучасних викликів, можуть привернути тогочасні організаційно-правові та технічні заходи щодо убезпечення повітряних суден від захоплення та угону. Зокрема, заслуговує на увагу досвід створення в жовтні 1971 року та подальшої діяльності відділу міліції та слідчого відділення МВС УРСР на повітряному транспорті, застосування з грудня того ж року «Правил проведення огляду ручної поклажі, багажу і особистого огляду пасажирів цивільних повітряних суден з метою забезпечення безпеки польотів, охорони життя і здоров'я пасажирів і членів екіпажів цих суден». Ці заходи, як бачимо, були впроваджені в життя вельми оперативно.

Безумовно, потрібно брати до уваги накопичений досвід минулих років, у тому числі і за період колишнього СРСР, однак у той же час, у двадцятих роках XXI століття почали відбуватися події, які вимагають прийняття більш дієвих заходів протидії повітряному тероризму та безпеці польотів цивільної авіації.

Повномасштабне вторгнення росії в Україну, а саме масове застосування під час військових дій різних типів та видів повітряних дронів та БПЛА, змушує повністю переглянути правила забезпечення безпеки польотів, охорони життя і здоров'я пасажирів, а також протидіяти використанню повітряних суден та дронів і БПЛА для нападу на різні об'єкти на землі.

Література:

1. Корнієнкова К.М. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БОРОТЬБИ З ПОВІТРЯНИМ ТЕРОРИЗМОМ //СУЧАСНІ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНІ ВИКЛИКИ І МІЖНАРОДНЕ ПРАВО. Збірник наукових статей за матеріалами IV-их Харківських міжнародно-правових читань, присвячених пам'яті професорів М. В. Яновського і В. С. Семенова (Харків, 15 листопада 2018 р.) Харків ,2018. С.188-192.

2. Плахотнюк, Н.В. Міжнародне співробітництво України у сфері забезпечення авіаційної безпеки. Порівняльно-аналітичне право 2018, №4, с. 482-485.

3. Коргунова Г.М., Наконечна Я.О., Поліщук І.В. Боротьба з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації // Education and science of today: intersectoral issues and development of sciences • Volume 1. March 19, 2021 • Cambridge, UK.P.p.107-109.

4. Угоны самолетов в СССР. Википедия. http//wikipedia.com.ua (дата звернення 10.10.25).

5. Софяник-zahvat-i-ugon-samoleta-iz-kerchi-v-turciyu.html.

6. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций , заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXVII. М., 1974.

7. Електронний ресурс: http://hijacki№g.far.ru/3.html. Bibliography cited).

8. ЦДАГОУ.Ф.1. Оп.25. Спр. 1398.

9. Статистические данные ГИЦ МВД РФ (1997 – 2011 гг.).

10. Філіппов А.В. Поняття авіаційної безпеки: новели вітчизняного та міжнародного права, проблеми гармонізації. Юридичний науковий електронний журнал. 2018. №3.

11. ЦДАГОУ.Ф.1. Оп.25.Спр.907.

AIR TERRORISM AND OTHER SECURITY PROBLEMS RELATED TO AVIATION (HISTORICAL LESSONS IN THE CONTEXT OF CHALLENGES AND THREATS OF MODERNITY)

The article analyzes the process of creating and forming an international system of cooperation in combating air terrorism and other threats to aviation security since the mid-20th century, highlights the achievements, difficulties and shortcomings that occurred along the way. The author pays special attention to the domestic historical experience in ensuring aviation security, from Soviet times to the era of Ukrainian Independence. This experience is subjected to critical analysis and assessment in the context of challenges and threats of modernity.

Keywords: air terrorism; aviation security; hijacking; aircraft hijacking; Conventions; international cooperation; Ukraine