



СтолЫпинский  
вестник

Научная статья

Original article

УДК 323

## МЕТОДЫ БОРЬБЫ С ТЕРРОРИЗМОМ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

METHODS OF COMBATING TERRORISM IN AIR TRANSPORT

**Ячменёв Евгений Сергеевич**, студент, Академия военных наук, г. Москва

**Петров Артём Евгеньевич**, студент, Академия военных наук, г. Москва

**Попов Юрий Леонидович**, к.и.н., доцент, профессор, Академия военных наук, г. Москва

**Yachmenev Evgeny Sergeevich**, student, Academy of Military Sciences, Moscow

**Petrov Artem Evgenievich**, student, Academy of Military Sciences, Moscow

**Popov Yuri Leonidovich**, Ph.D., Associate Professor, Professor, Academy of Military Sciences, Moscow

**Аннотация:** В данной статье раскрываются понятия «Авиационная безопасность», незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации (ГА), «государственный терроризм» приводятся некоторые примеры актов незаконного вмешательства в деятельность авиации.

**Abstract:** This article reveals the concepts of "Aviation security", illegal interference in the activities of civil aviation (GA), "state terrorism" and provides some examples of acts of illegal interference in the activities of aviation.

**Ключевые слова:** авиационная безопасность, акт незаконного вмешательства, террористы, государственный терроризм.

**Keywords:** aviation security, act of unlawful interference, terrorists, State terrorism.

Авиационная безопасность (АБ) - состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации [1].

АБ ГА обеспечивается:

–службами авиационной безопасности (САБ) аэродромов (аэропортов):

–подразделениями транспортной безопасности:

–САБ эксплуатантов (авиакомпаний):

–уполномоченными органами, наделенными правами федеральных законов РФ [1].

Незаконное вмешательство в деятельность в авиации - противоправные действия, угрожающие безопасной деятельности авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват воздушного судна (ВС) либо создавшие угрозу наступления таких последствий.

Количество актов незаконного вмешательства (АНВ) в мире достигло «пика» в конце 60-х годов прошлого столетия. Тогда АНВ существенно подрывали безопасность ГА.

Но международный терроризм не дремлет и сейчас. Можно привести несколько примеров АНВ, которые произошли не так давно.

2014 год. Катастрофа самолета Боинг-777 над территорией Украины. Обстоятельства авиакатастрофы: при ведении боевых действий между Вооруженными Силами Украины и ополченцами Донецкой Народной Республики. Количество жертв – 295. Предположительно сбит ракетой. Украина отрицает действия своих Вооруженных Сил, пытаясь переложить ответственность на ВС РФ и ДНР. Только народная мудрость гласит: «Сделал тот, кому это выгодно». РФ и ДНР это было совершенно ни к чему. В то время как Украина давно является страной государственного терроризма, что не раз

было подтверждено деятельностью ее спецслужб (теракты, связанные с убийствами, исчезновением людей).

При этом под определением государственный терроризм принято понимать террористические акты, совершаемые сотрудниками специальных служб государства.

2015 год. Катастрофа самолета А-321 над Синайским полуостровом. Причиной по данным ФСБ РФ явилось самодельное взрывное устройство, которое было заложено террористами в хвостовую часть самолета, который выполнял чартерный рейс 7К-9268 по маршруту Шарм-эль-Шейх - Санкт-Петербург, что привело к крупнейшей авиакатастрофе и массовой гибели людей – 224 человека.

Январь 2022 года, события в городе Алма-Ате (Казахстан). Террористы пытались захватить аэропорт. Казалось бы, зачем? Выясняется, что одной из причин захвата аэропорта - была запланирована доставка в Алма-Ату подкреплений для боевиков из находящихся рядом с Казахстаном государств. И как знать, с оружием ли они оказались на борту ВС или без, были бы захваты в воздухе ВС или нет – эти вопросы остаются открытыми. Расследование ведется до сих пор.

Только совместными усилиями государств СНГ, входящих в Организацию Договора о Коллективной Безопасности (ОДКБ) удалось предотвратить террористические акты, в том числе АНВ в деятельность ГА – захват аэропорта.

На основании изложенного можно сделать вывод, тема терроризма на объектах воздушного транспорта продолжает быть актуальной и сейчас.

Пристальное внимание данной теме придавалось всегда. В 1974 году Аэронавигационной комиссией, Авиатранспортным комитетом и Комитетом по незаконному вмешательству Международной организацией ГА (ИКАО) были приняты Стандарты и Рекомендуемая практика по безопасности в виде нового Приложения к Чикагской конвенции № 17 под названием

«Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» [7].

Приложением № 17 предусмотрены:

- вопросы организации и координации действий всех авиационных служб;
- технические меры по обеспечению безопасности международных полетов;
- требования о принятии каждым Договаривающимся государством по противодействию АНВ национальной программы АБ в сочетании с такими дополнительными мерами безопасности, которые могут быть предложены другими соответствующими органами [5].

АБ обеспечивается посредством:

- предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта;
- охраны ВС на стоянках в целях исключения возможности проникновения на ВС посторонних лиц;
- исключения возможности незаконного провоза на ВС оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза;
- предполетного и послеполетного досмотра;
- реализации мер противодействия АНВ в деятельность в области авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов;
- исключения возможности несанкционированного доступа посторонних лиц к беспилотным авиационным системам.

Предотвращение АНВ достигается методами:

- отбор специалистов для служб АБ;
- охрана объектов ГА;

- контроль доступа к объектам ГА;
- использование кинологических служб;
- использование видеонаблюдения;
- психологический метод;
- составление программ безопасности аэропорта/авиакомпания;
- планирование, отработка и координация ответных действий на АНВ в деятельность ГА,
- оснащение техническими средствами обеспечения безопасности (технические средства досмотра);
- организация пропускного и внутриобъектового режима аэропортов,
- специальный предполетный осмотр ВС;
- досмотр пассажиров, их ручной клади и багажа, совершенствование технологии досмотра.

В некоторых технических требованиях Приложения № 17 и других Приложениях к Чикагской конвенции ИКАО признается, что обеспечить абсолютную безопасность ГА невозможно. Тем не менее, при предпринятии действий государства должны в первую очередь учитывать соображения безопасности пассажиров, членов экипажа, наземного персонала и населения.

После террористических актов в США в 2001 году, когда угнанные террористами самолеты были использованы в качестве оружия (разрушение башен Всемирного торгового центра с гибелью 2977 человек), в мире существенно изменилось отношения к АБ.

Во многих странах было изменено воздушное законодательство с целью усиления АБ. В США был принят Закон об авиационной и транспортной безопасности, была создана «Администрация транспортной безопасности».

В Канаде была создана «Канадская служба безопасности воздушного транспорта».

В Европейском Союзе (ЕС) в 2002 году специальным Постановлением введено требование о проведении проверок безопасности на всех пассажирских рейсах, даже на внутренних авиалиниях. Регламент № 300/2008 Европейского парламента устанавливает общие в Европейском союзе правила защиты ГА от АНВ.

В Германии, учитывая положения Постановления ЕС №2320/2002 от 11 января 2005года, был принят Федеральный закон «Закон авиационной безопасности» [9].

Надо сказать, что в различных странах к обеспечению АБ существует различный подход.

Например, в Австралии обеспечение авиационной безопасности возложена на Австралийскую федеральную полицию (The Australian Federal Police (AFP)). Сотрудники AFP Airport Operations обеспечивают авиационную безопасность в девяти крупных аэропортах Австралии: Сидней, Мельбурн, Брисбен, Перт, Аделаида, Кэрнс, Голд-Кост, Канберра, Дарвин.

В Ирландии обеспечением АБ занимается специальная полицейская служба - The Airport Police Service (APS).

В Пакистане авиационной безопасностью занимается Служба безопасности аэропортов (The Airports Security Force (ASF), являющейся структурным подразделением Авиационного отдела (департамент правительства Пакистана).

Не редко в других странах в качестве сил обеспечивающих АБ используют частные охранные организации, ведомственную или военизированную охрану.

Бывает и так. США считаются страной с высоким уровнем обеспечения АБ, некоторые требования которой даже превышают стандарты ИКАО. Однако там было принято решение дальнейшего совершенствования служб АБ адекватно возрастающей угрозе терроризма. Был разработан целый комплекс дополнительных мер по обеспечению АБ для аэропортов и

авиакомпаний США. Конгресс США выделил на эти цели свыше 1 млрд. долларов [9].

Но какая бы служба не занималась бы АБ меры безопасности в аэропортах остаются традиционными:

- создание контролируемых зон аэропорта;
- защитные ограждения территория аэропорта;
- пропускной режим;
- досмотр транспортных средств;
- досмотр воздушных судов;
- досмотр пассажиров, ручной клади, багажа, почты [1].

Международные аэропорты имеют свои особенности в целях осуществления АБ, и в то же время, обеспечение перелетов воздушных судов без задержек.

Особенностями британских аэропортов являются:

–интегрированы в одну две автоматизированные системы досмотра Vivid и AS&S;

–на базе двух автоматизированных систем создан конвейер по обработке багажа перед вылетом;

–высокая скорость движения ленты конвейера - 0,5 м/сек;

–стабильные показатели по распознаванию багажа;

–приемлемый уровень ложных срабатываний при распознавании багажа;

–отсутствие потери пропускной способности [9].

В настоящее время в некоторых международных аэропортах в ходе досмотра проводится специальное собеседование с пассажиром - «профайлинг», направленный на выявление физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению АНВ. Осуществление «профайлинга» возможно в том случае, если САБ аэропорта имеет специально подготовленных (обученных) специалистов.

Минтрансом России разработан проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс РФ об административных нарушениях» от 12.02.2009г. Меры административного воздействия, предлагаемые законопроектом, дифференцированы в зависимости от степени опасности допускаемых нарушений.

В настоящее время в аэропортах применяются различные новейшие системы АБ в зависимости от их назначения (таблица 1):

Таблица 1

Системы АБ	Назначение системы АБ
Модернизированные рентгеновские устройства	–позволяют определять наличие пластических взрывчатых веществ; –выявление оружия; –эффективно при использовании в дополнение к стандартным рентгеновским установкам
Устройства нейтронной активации	обнаружение взрывчатых веществ (распознавания пластиковых бомб)
Устройства газовой хроматографии	определение наличия взрывчатых соединений
Устройства хемиллюминесценции	с помощью флуоресцентного свечения. применяется при досмотре пассажиров и багажа
Устройства термальных нейтронов	обнаружение наличия взрывчатых соединений

[8].

Основным документом, регламентирующим АБ в России, является Воздушный кодекс РФ. В соответствии с его требованиями: «Авиационная безопасность обеспечивается службами АБ аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти,



уполномоченного в области транспорта, САБ эксплуатантов (авиакомпаний), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами» [1].

Приказ Минтранса РФ от 17.10.1994 N 76 «О введении в действие Типового положения о САБ аэропорта» гласит: «Положение о САБ аэропорта, а также структура и штатное расписание САБ утверждаются руководителем аэропорта (авиакомпания)» [2].

Структура службы АБ показана на рисунке 1. САБ является самостоятельным структурным подразделением аэропорта (авиакомпания) и осуществляет в аэропорту комплекс мероприятий по обеспечению безопасности ГА от АНВ в ее деятельности, а также дополнительно усиливает меры безопасности в период повышения угрозы ГА или чрезвычайных обстоятельств.

САБ в своей деятельности руководствуется действующим законодательством РФ, Воздушным кодексом РФ, стандартами и рекомендациями ИКАО и другими нормативными документами по вопросам АБ, а также Типовым положением.

САБ взаимодействует с другими структурными подразделениями аэропорта, организациями и эксплуатантами ВС, а также с территориальными органами Федеральной службы безопасности (ФСБ России), Министерства внутренних дел (МВД России) и исполнительной власти при решении вопросов, отнесенных к ее компетенции.

САБ разрабатывает Программу АБ и осуществляет ее реализацию.

САБ аэропорта обеспечивает выполнение требований норм, правил по АБ и подчиняется непосредственно руководителю администрации аэропорта.

Рисунок 1



Сотрудники САБ обязаны принимать все возможные меры, предусмотренные Российским законодательством, для предотвращения АНВ в деятельность ГА, а при необходимости задерживать лиц, нарушающих нормы, правила АБ, в установленном порядке.

Проникновение посторонних лиц на территорию аэропорта с целью АНВ в деятельность ГА может привести:

- в зоны рабочих секторов курсовых и глиссидных радиомаяков и светотехнического оборудования аэродромов – к сбою в работе курсового и глиссидного радиомаяков (радиотехнического курса и радиотехнической траектории снижения) системы посадки и светотехнического оборудования к катастрофе ВС при его посадке на взлетно-посадочную полосу;

- в объекты управления воздушным движением – вмешательство в работу авиадиспетчеров к непредсказуемым последствиям;

- к объектам авиатопливообеспечения – к взрывопожароопасности.

Досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов осуществляется для предотвращения несанкционированной доставки на борт ВС оружия,

боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других веществ, которые могут использоваться для совершения АНВ.

ВС должны находиться под постоянной охраной САБ. При подготовке самолета к вылету САБ осуществляется предполетный досмотр ВС с целью выявления оружия, взрывчатых веществ и других предметов, которые могут быть использованы для совершения АНВ, а также выявления посторонних лиц.

Для эффективного противодействия АНВ аэропортовые комиссии по АБ и Межведомственная антитеррористическая комиссия РФ разрабатывают и принимают согласованные планы действий.

Планы учитывают возможную обстановку (захват воздушного судна на земле и в воздухе; угроза террористического акта в отношении объектов аэропорта; инцидент в аэропорту; обследование подозрительных устройств и др.).

Для обеспечения выполнения своих функциональных обязанностей САБ использует возможности подразделений военизированной охраны (ВОХР), которые вооружаются служебным оружием.

Службам АБ аэропортов и авиакомпаний, всем государственным службам (МВД, ФСБ, МЧС и другим) необходимо находиться в постоянной готовности для отражения нападений террористов на авиаобъекты.

#### **Литература:**

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ (с изменениями и дополнениями на 14.03.2022).
2. Федеральные авиационные правила Требования авиационной безопасности к аэропортам Утверждены приказом Минтранса России от 28 ноября 2005 г. № 142 (с изменениями и дополнениями на 12.02.2018).
3. Интернет-статья «Перспективные рентгеновские системы авиационной безопасности».
4. Приказ Минтранса РФ от 17.10.1994 N 76 «О введении в действие Типового положения о службе авиационной безопасности аэропорта».

5. Чикагская конвенция Международной организации гражданской авиации ИКАО (1944г.). Приложение 17 к Чикагской конвенции – «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства».
6. Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Дос 8973).
7. Волынский - Басманов Ю.М. Авиационная безопасность. Учебное пособие. М., «АБИНТЕХ», 2005.
8. Интернет-ресурс. Авиационная безопасность.  
[https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKCkpsNLXL8\\_MzixKTclM1CsqBXP0VV0MVC0NQKSTEZi0AJNAEUNVCzMkEVcw6YJEQtS4xYM5hmDSFEyaI2lwQ1JqiKTZFSYCI3ApDMDg6GZsZmFkamxuRnD4jt7580vYq3efzsyYAb71dUA8vUwaA&src=4cbc516&via\\_page=1&user\\_type=56&oqid=63a9e8261a47b2c9](https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKCkpsNLXL8_MzixKTclM1CsqBXP0VV0MVC0NQKSTEZi0AJNAEUNVCzMkEVcw6YJEQtS4xYM5hmDSFEyaI2lwQ1JqiKTZFSYCI3ApDMDg6GZsZmFkamxuRnD4jt7580vYq3efzsyYAb71dUA8vUwaA&src=4cbc516&via_page=1&user_type=56&oqid=63a9e8261a47b2c9)
9. Интернет-ресурс. Особенности обеспечения авиационной безопасности в международных аэропортах.  
[https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKCkpKLbS1y8uKU3JL0hNyUzUKy7VN4k3NDAztozPL85PSs3Lyy8uydQFsooLUpMzUvMyKxN1E8syE0uKM\\_OBkpW6SalV-QWJxRB1Zbq5qVUZKaV5iUX5KXmZGbgJqUX5BfIFJYkZehkluTkMDIZmxmYWRiaW5kYMnUFH\\_z3Ug784a4-8eGjplMAJTQ3eg&src=22b95ca&via\\_page=1&user\\_type=56&oqid=63a982e55407c567](https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKCkpKLbS1y8uKU3JL0hNyUzUKy7VN4k3NDAztozPL85PSs3Lyy8uydQFsooLUpMzUvMyKxN1E8syE0uKM_OBkpW6SalV-QWJxRB1Zbq5qVUZKaV5iUX5KXmZGbgJqUX5BfIFJYkZehkluTkMDIZmxmYWRiaW5kYMnUFH_z3Ug784a4-8eGjplMAJTQ3eg&src=22b95ca&via_page=1&user_type=56&oqid=63a982e55407c567)

#### **Literature:**

1. The Air Code of the Russian Federation No. 60-FZ of March 19, 1997 (with amendments and additions as of 03/14/2022).
2. Federal Aviation Regulations Aviation Safety Requirements for Airports were approved by Order No. 142 of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated November 28, 2005 (with amendments and additions as of 02/12/2018).

3. Internet article "Promising X-ray aviation security systems".
4. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 17.10.1994 N 76 "On the introduction of a Model Regulation on the airport Aviation Security Service".
5. Chicago Convention of the International Civil Aviation Organization ICAO (1944). Annex 17 to the Chicago Convention – "Safety. Protection of international civil aviation from acts of unlawful interference".
6. Safety Manual for protecting civil aviation from acts of unlawful interference (Doc 8973).
7. Volynsky - Basmanov Yu.M. Aviation security. Textbook. M., "ABINTECH", 2005.
8. Internet resource. Aviation security.  
[https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKCkpsNLXL8\\_MzixKTclM1CsqBXP0VV0MVC0NQKSTEZi0AJNAEUNVCzMkEVcw6YJEQtS4xYM5hmDSFEyaI2lwQ1JqiKTZFSYCI3ApDMDg6GZsZmFkamxuRnD4jt7580vYq3efzsyYAb71dUA8vUwaA&src=4cbc516&via\\_page=1&user\\_type=56&oqid=63a9e8261a47b2c9](https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKCkpsNLXL8_MzixKTclM1CsqBXP0VV0MVC0NQKSTEZi0AJNAEUNVCzMkEVcw6YJEQtS4xYM5hmDSFEyaI2lwQ1JqiKTZFSYCI3ApDMDg6GZsZmFkamxuRnD4jt7580vYq3efzsyYAb71dUA8vUwaA&src=4cbc516&via_page=1&user_type=56&oqid=63a9e8261a47b2c9)
9. Internet resource. Features of aviation security at international airports.  
[https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKCkpKLbS1y8uKU3JL0hNyUzUKy7VN4k3NDAztozPL85PSs3Lyy8uydQFsooLUpMzUvMyKxN1E8syE0uKM\\_OBkpW6SalV-QWJxRB1Zbq5qVUZKaV5iUX5KXmZGbbqJqUX5BfIFJYkZehkluTkMDIZmxmYWRiaW5kYMnUFH\\_z3Ug784a4-8eGjplMAJTQ3eg&src=22b95ca&via\\_page=1&user\\_type=56&oqid=63a982e55407c567](https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKCkpKLbS1y8uKU3JL0hNyUzUKy7VN4k3NDAztozPL85PSs3Lyy8uydQFsooLUpMzUvMyKxN1E8syE0uKM_OBkpW6SalV-QWJxRB1Zbq5qVUZKaV5iUX5KXmZGbbqJqUX5BfIFJYkZehkluTkMDIZmxmYWRiaW5kYMnUFH_z3Ug784a4-8eGjplMAJTQ3eg&src=22b95ca&via_page=1&user_type=56&oqid=63a982e55407c567)

© Ячменёв Е.С., Петров А.Е., Попов Ю.Л. Научный сетевой журнал «Столыпинский вестник», номер 4/2022.

Для цитирования: Ячменёв Е.С., Петров А.Е., Попов Ю.Л. МЕТОДЫ БОРЬБЫ С ТЕРРОРИЗМОМ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ// Научный сетевой журнал «Столыпинский вестник», номер 4/2022.