

ПИТАННЯ ПОПЕРЕДЖЕННЯ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ ТЕРОРИСТИЧНОГО ТА ТЕХНОГЕННОГО ХАРАКТЕРУ, ЩО ПОВ'ЯЗАНІ З ДІЯЛЬНІСТЮ ВІЙСЬКОВИХ ЧАСТИН (ПІДРОЗДІЛІВ) ПОВІТРЯНИХ СИЛ ЗБРОЙНИХ СИЛ УКРАЇНИ

Ткачов Володимир Васильович (кандидат військових наук, професор)

<https://orcid.org/0000-0001-8957-2723>

Камінський Валерій Віталійович (кандидат військових наук, доцент)

<https://orcid.org/0000-0002-6534-8564>

Степанов Григорій Сергійович (кандидат військових наук, доцент)

<https://orcid.org/0000-0002-9190-2821>

Оріховський Павло Володимирович

<https://orcid.org/0000-0003-4309-154X>

Луцишин Андрій Миколайович (доктор філософії)

<https://orcid.org/0000-0002-7733-7169>

Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського, Київ, Україна

ПРОТИДІЯ ПОВІТРЯНОМУ ТЕРОРИЗМУ В УКРАЇНІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

В статті розглянуто рівень загрози терористичних актів з використанням повітряних суден цивільної авіації в Україні.

Аналізується адекватність заходів, які передбачені в Україні щодо протидії терористичним атакам з застосуванням повітряних суден в сучасних умовах.

Визначені підходи щодо боротьби з повітряним тероризмом, доцільність і можлива ефективність застосування сил і засобів ППО щодо запобігання терористичних актів з використанням повітряних суден цивільної авіації.

Ключові слова: *повітряний тероризм, протиповітряна оборона, протидія*

Вступ

Постановка проблеми. Терористична операція ісламістів 11 вересня 2001 року у США ще раз підтвердила, що тероризм є однією з найгостріших проблем безпеки людства. Вперше терористичний акт по захопленню повітряного судна мав за мету використання його для здійснення ще більш масштабної терористичної акції. [1,2]

Вважається, що можливо було б менше жертв, якби захоплені терористами цивільні повітряні судна були знищені протиповітряною обороною США. Але взагалі, чи є знищення літака з пасажирами на борту, який захоплений терористами, справою протиповітряної оборони? Як достовірно визначити, що літак захоплений для здійснення терористичного акту? Її необхідність проаналізувати, як моральний, так і правовий аспект проблеми.

Система авіаційної безпеки у всьому світі в першу чергу орієнтована на те, щоб не допустити проникнення на борт повітряного судна підозрілих осіб, зброї і вибухових речовин. Вважається за необхідне мати багаторівневу

систему безпеки, яка б не сприймала помилок «людського фактору». [3]

Але після трагедії 11 вересня допустимість знищення, за певних умов, цивільних літаків, що захопили терористи, була прописана в законодавчих документах не тільки Сполучених Штатів, а й інших країн.

В нормативно-правових актах України визначено, що застосування зброї по повітряному судну-порушнику дозволяється якщо воно визнано як повітряне судно – підтверджена загроза. А як це визначити?

Документи, що регламентують застосування сил і засобів протиповітряної оборони в боротьбі з повітряним тероризмом, які були розроблені в Україні біля двадцяти років тому, не в повній мірі відповідають реаліям сьогодення і потребують термінового перегляду. Неоднозначні і неконкретні визначення в таких документах, можуть в сучасних умовах привести до хибного їх тлумачення і трагічних подій. [4-8]

Виклад основного матеріалу дослідження

Погляди на існуючу проблему однозначної відповіді на запитання, чи можна взагалі

знищувати захоплений терористами літак з пасажирами на борту, не дають. Відповіді на запитання, чи можна, жертвувати життям одних людей у випадку гіпотетичної загрози життю інших людей теж немає. Антитерористичні заходи в деяких випадках допускають людські жертви, так звані, незаплановані втрати, але мова йде про випадкову загибель заручників під час штурму або від рук терористів. А якщо прийнято рішення знищити літак, захоплений терористами з пасажирами на борту засобами протиповітряної оборони, смерть заручників настає не випадково і неминуче.

Разом з тим, відмова від силових операцій може призвести до збитку, більш масштабного, ніж загибель одного лайнера. Застосування зброї по літаках, що **ймовірно** будуть використані для терористичного акту, **можливо**, дозволить уникнути більших жертв, але в будь-якому разі безвинні жертви будуть. В той же час, якщо терористи будуть знати, що літак протиповітряна оборона однозначно зіб'є і задуманий акт не буде доведений до логічного завершення, вони ще подумують, чи потрібно його починати.

В Україні головним документом, що визначає дії суб'єктів боротьби з тероризмом у випадку загрози терористичного удару по важливих об'єктах є «Порядок взаємодії з припинення протиправних дій повітряних суден, які можуть використовуватися для вчинення терористичних актів у повітряному просторі України за мирного часу» (далі Порядок взаємодії), введений в дію Постановою Кабінету Міністрів України від 7 лютого 2007 р. №153. [9]

Перш за все, в цьому документі обумовлено, які повітряні судна є загрозою терористичного акту: «Повітряне судно-порушник, яке несе загрозу безпеці життя чи здоров'я людини, заподіяння значної майнової шкоди чи настання інших тяжких наслідків у зв'язку з його можливим використанням для вчинення терористичного акту у мирний час». Таке повітряне судно визначене як «повітряне судно-загроза».

Також визначено три рівня небезпеки яке несе повітряне судно-порушник.

До першого рівня, «повітряне судно-підозрювана загроза» віднесено усі повітряні судна, що порушили державний кордон України в повітряному просторі, або порушили порядок використання повітряного простору України. До цього рівня загрози віднесено також повітряні судна, які подають сигнал «Лихо», або повідомляють про втрату зв'язку чи аварійну ситуацію на борту. Крім того, більш деталізовані окремі порушення порядку використання повітряного простору. Всього було визначено дванадцять ознак загрози [2].

Порівняємо з операційною процедурою, яка існувала в США на момент трагедії 11 вересня 2001 року: Федеральне управління цивільної авіації (Federal Aviation Administration, FAA), (далі Федеральне управління) при викраденні літака

повинно зв'язатися з Національним військовим центром управління (National Military Command Center, NMCC). Викрадений літак можна розпізнати лише **за трьома ознаками: літак ухиляється від запланованого курсу; зв'язок по радіо перерваний; виключений транспондер (відповідач).** [2]

У випадку виявлення **хоча б однієї** з цих ознак диспетчер повинен негайно зв'язатися з командиром повітряного судна для того, щоб з'ясувати ситуацію. Якщо той не відповідає, а також якщо неможливо швидко встановити радіозв'язок, Федеральне управління має повідомити Національний військовий центр управління. Слід зауважити, що в компетенцію Федерального управління не входить доведення дійсності факту викрадення повітряного судна. Інструкція вимагає від диспетчера не двозначно: «Якщо ви не знаєте чи є ситуація реальною чи потенційною небезпекою сприймайте її як реальну» [3]. Іншими словами, можливе викрадення літака сприймається як реальне і в повітря без зволікань піднімаються чергові винищувачі для з'ясування обстановки та вжиття відповідних заходів. Але навіть така динамічна процедура не дозволила протиповітряній обороні США забезпечити недоторканість важливих об'єктів.

В Україні суб'єкти боротьби з тероризмом у разі виявлення повітряного судна підозрюваної загрози оцінюють обстановку, вживають заходів до припинення протиправних дій, про результати доповідають в штаб Антитерористичного центру при СБУ і забезпечують обмін інформацією за узгодженою схемою. Хто оцінює обстановку? Хто вживає заходів? Ці питання в нормативних документах не визначено.

Другий, більш високий рівень загрози терористичного акту – при виявленні «повітряного судна-правдоподібна загроза», який запроваджується, якщо з борту повітряного судна надійшла інформація щодо захоплення судна терористами, або екіпаж не виконує команд, що надходять зі землі. Чекати, коли буде виявлено ознаки рівня правдоподібної загрози – це марне витрачання часу. Ніхто не може визначити достовірно, чи буде літак застосовано в якості терористичного акту (зброї). Пілот винищувача, який піднято на перехоплення, також не має можливості однозначно впевнитися в намірах терористів.

Інформація про намір терористів здійснити терористичний акт, яка може надійти від органів управління повітряним рухом, спеціальних служб, правоохоронних органів буде мати вкрай імовірний і неоднозначний характер по ній неможливо буде прийняти відповідне рішення.

Інформація від членів екіпажу захопленого судна взагалі навряд чи надійде. Погрози терористів можуть виявитися шантажем, або в останню мить вони відмовляться від здійснення акту. А в разі доповіді на землю і залучення

протиповітряної оборони до вирішення проблеми, пасажирський літак, який являє собою легку ціль для винищувача, буде однозначно збитий черговим літаком - перехоплювачем. Таким чином, погрози терористів можуть залишитися погрозами, а знищення літака протиповітряною обороною стане реальністю. Є значна ймовірність того, що під загрозою неминучого знищення, пілот захопленого повітряного судна навряд чи повідомить про загрозу теракту, сподіваючись на те, що наміри терористів, навіть якщо вони їх озвучували, можуть з різних причин змінитися. Хоча малоімовірно, що терористи будуть доводити свої наміри щодо атаки наземного об'єкту до екіпажу та пасажирів. Цього вони не зроблять, щоб уникнути паніки і активних дій екіпажу і пасажирів щодо спроби відновити контроль над захопленим літаком.

Ті, хто розробляє відповідні керівні документи і мають надію, що екіпаж захопленого літака може стати джерелом «достовірної» інформації, на підставі якої може бути прийнято рішення щодо негайного знищення літака, скоріш усього помиляються.

У разі виявлення «повітряного судна-правдоподібна загроза» керівник Антитерористичного центру при СБУ, залежно від результатів оцінки обстановки, приймає рішення про проведення антитерористичної операції (далі АТО), а органи військового управління з'ясовують обстановку, зокрема з вильотом чергових літаків-перехоплювачів (вертольотів) і приймають рішення щодо вжиття можливих заходів протидії повітряному судну.

Таким чином, отримавши інформацію, що повітряне судно захоплене терористами, керівник Антитерористичного центру при СБУ може прийняти, а може і не прийняти рішення щодо проведення операції. А військове керівництво замість того щоб негайно підняти в повітря черговий винищувач, лише з'ясовує обстановку з їх вильотом. Літак захоплений терористами, виникла реальна загроза для життя людей та важливих об'єктів, а ми лише оцінюємо та з'ясовуємо обстановку. Більш неоднозначного рішення, чим вжиття «можливих заходів до протидії повітряному судну» придумати важко.

Більш того, «рішення щодо проведення АТО приймається залежно від ступеня суспільної небезпеки терористичного акту керівником Антитерористичного центру при Службі безпеки України за письмовим дозволом Голови Служби безпеки. Про рішення щодо проведення АТО негайно інформується Президент України» [8].

Виходячи з визначеного порядку, рішення щодо проведення АТО у випадках повітряного тероризму прийняти практично неможливо. По-перше, як і хто може визначити ступінь суспільної небезпеки терористичного акту? По-друге, літак, захоплений терористами в повітрі, швидкості повітряних суден досить значні, починати службу переписку – це марно втрачати час.

Третій рівень, повітряне судно класифікується як «повітряне судно-підтверджена загроза» за наявності ознак підозрюваної чи правдоподібної загрози та надходження інформації, **яка підтверджує**, що повітряне судно буде використане для вчинення терористичного акту. Яку інформацію і з якого джерела можна вважати такою, яка підтверджує наміри терористів використати повітряне судно для удару по важливих об'єктах, може вважатися достовірною не визначено. Як свідчить досвід, в таких випадках буває дуже багато інформації, або інформація відсутня взагалі. Всі діють «в межах своїх повноважень», але головне не визначено, який суб'єкт боротьби з тероризмом, **має повноваження засвідчити**, що це якраз є той випадок, коли військовим дозволено прийняти **рішення на застосування зброї по цивільному авіалайнеру**. За визначенням, «повітряне судно-підтверджена загроза» несе загрозу життю чи здоров'ю людей, заподіяння значної майнової шкоди. Хто взагалі може завчасно визначити на скільки майнова шкода буде значною? Та на скільки значною вона має бути, щоб через неї можна було приректи на смерть ні в чому невинних людей? Про це можна писати, але виконати це практично неможливо.

Таким чином, рішення на знищення літака з пасажирами на борту приймається в умовах майже повної невизначеності, тому завжди будуть сумніви і вагання. А в умовах, коли літак вилетів з українського аеродрому, часу для прийняття рішення буде недостатньо, а сумнівів буде ще більше.

Необхідно враховувати і те, що особа, яка приймає безпосередньо рішення на знищення повітряного судна, не має права на помилку. А таких помилок в діях протиповітряної оборони було більш ніж достатньо.

Відповідно керівних документів посадові особи вищих рівнів управління віддають наказ неоднозначно: знищити літак, якщо достовірно відомо, що він буде застосований для нанесення удару по важливому або екологічно небезпечному об'єкту. Така постановка завдання практично повністю знімає з них відповідальність і перекладає її на підлеглих. Накази мають бути однозначними: є певна ознака – ціль знищити і без ніяких «якщо».

Висновок

Таким чином, якщо проаналізувати систему протистояння та боротьби з повітряним тероризмом, можна дійти висновку, що не всі аспекти в цій проблемі вирішені в повній мірі і з належною якістю:

нормативно-правова база в Україні не в повній мірі відповідає реаліям сьогодення і потребує подальшого удосконалення. Усі основні моменти відносно визначення повітряного судна порушника мають бути прописані в законодавчих, а не у відомчих документах, які інколи вступають в протиріччя навіть з Конституцією України. В

нормативних документах має бути конкретно визначено, з якого моменту застосування зброї стає невідворотнім;

для того, щоб уникнути людських жертв і значних матеріальних втрат система боротьби з повітряним тероризмом має бути організована таким чином, щоб виключити взагалі застосування сил і засобів протиповітряної оборони. Дозвіл на знищення повітряних суден, які використовуються для терактів, повинен, перш за все, мати психологічний вплив на терористів;

залучення протиповітряної оборони для знищення повітряного судна з пасажирами на борту, що можливо буде використане для нанесення удару по важливому об'єкту, не може бути виправдане юридично.

Список використаних джерел

1. Степанов Г.С. Досвід іноземних держав щодо здійснення прикриття об'єктів від можливих терористичних атак (актів) з повітря при проведенні заходів міжнародного рівня/ Г.С. Степанов // Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України. – 2012. – №1(7). – С.17 – 20.

2. Камінський В.В. Аналіз дій протиповітряної оборони Сполучених Штатів Америки по припиненню терористичних актів 11 вересня 2001 року// Збірник наукових праць / ХУПС – Х.,2014. – Вип. № ()

3. Камінський В.В. Боротьба з повітряним тероризмом має починатися с землі. // Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України, 2014, № 1(14) с.16-23.

4. Конституція України (прийнята на 5-й сесії ВР України 28 червня 1996 року).

5. Закон України “Про оборону України” (підписаний 6 грудня 1991 року).

6. Закон України “Про Збройні Сили України” (підписаний 6 грудня 1991 року).

7. Закон України “Про державний кордон України” (підписаний 4 листопада 1991 року).

8. Закон України “Про боротьбу з тероризмом” (підписаний 20 березня 2003 року).

9. Постанова КМ України від 7 лютого 2007 року № 153 “Про затвердження Порядку взаємодії з припинення протиправних дій повітряних суден, які можуть використовуватися для вчинення терористичних актів у повітряному просторі України у мирний час”.