

**УДК 358.4:343.326**

**В. В. Камінський,**

*кандидат військових наук, доцент кафедри  
Повітряних Сил Національного університету оборони  
України імені Івана Черняховського,*

**В. В. Тюрін,**

*кандидат військових наук, доцент,  
начальник інституту авіації та протиповітряної оборони  
Національного університету оборони України  
імені Івана Черняховського, полковник,*

**О. А. Коршець,**

*кандидат технічних наук, доцент кафедри  
Повітряних Сил Національного університету оборони  
України імені Івана Черняховського, полковник,*

**Н. О. Королюк,**

*кандидат технічних наук, доцент кафедри бойового  
застосування та експлуатації АСУ Харківського  
національного університету Повітряних Сил  
імені Івана Кожедуба, підполковник*

## Система протидії повітряному тероризму в Україні

*У статті розглянуто комплекс заходів, які вживаються в Україні з питань протидії можливим спробам терористичних актів із захопленням цивільних повітряних суден. Проаналізовано чинну в Україні законодавчу базу та існуючі міжнародні нормативно-правові акти із запропонованої тематики. Визначені основні підходи до протидії суднам-порушникам повітряного простору та застосування засобів протиповітряної оборони Повітряних Сил при вирішенні питань боротьби з повітряним тероризмом.*

*Ключові слова: повітряне судно, безпека, повітряний тероризм.*

© В. В. Камінський, В. В. Тюрін, О. А. Коршець,  
Н. О. Королюк, 2017

**П**остановка проблеми. З кожним роком у світі зростає кількість терористичних організацій, зміцнюється їхня структура і, як наслідок, поширюється терористична загроза для цивільного населення в багатьох країнах. Сьогодні боротьба з тероризмом стає глобальною міжнародною проблемою та потребує координації зусиль різних країн [1–4].

У складній системі боротьби з міжнародним тероризмом особливе місце посідає комплексна проблема протидії повітряному тероризму. Події 11 вересня 2001 р. викликали широкий резонанс у світі. Існує припущення, що кількість жертв відомого терористичного акту могла би бути значно меншою, якби захоплені терористами цивільні повітряні судна були знищені засобами протиповітряної оборони (ППО) США [3, 5–7]. Після цієї трагедії на законодавчому рівні як у США, так і в інших державах (Україна не є винятком) було порушене питання про внесення змін до законодавчої бази стосовно умов (вимог), за якими дозволяється знищення цивільних літаків з пасажирами на борту, захоплених терористами.

Сьогодні, за умов ведення на території України анти-терористичної операції (АТО), нанесення Росією авіаційних ударів у Сирії не лише по військових об'єктах, а й по населених пунктах, небезпека повітряного тероризму в Східній Європі значно зростає. Саме тому постає запитання: наскільки реальною для України може бути загроза атаки терористів з повітря?

Відомо, що міжнародний тероризм використовується, в тому числі, з метою залякування населення на тлі потужного громадського світового резонансу. Тому, зважаючи на основну ідеологію та готовність проведення терористичного акту в будь-який час, у будь-якому місці, не слід виключати ймовірність нанесення ударів з літаків, захоплених терористами, на території України. Отже, наша держава має потенційну небезпеку та може розглядатись як об'єкт діяльності міжнародного тероризму. Тому виникає потреба у вирішенні питань, які так чи інакше стосуються боротьби з повітряним тероризмом.

При цьому обов'язковим вважається врахування значної кількості факторів, які впливатимуть на прийняття рішення відповідальними особами. Основними факторами впливу є: невизначеність намірів терористів (велика ймовірність відмови від терористичного акту), можливість швидкої зміни обстановки, кількість захоплених літаків, а головне – наявність цивільних громадян на судні підвищеної небезпеки. За таких умов важливим є визначення достовірності отриманої інформації про ймовірне використання повітряного судна з метою вчинення терористичного акту, порядок її надання та отримання.

Прийняття рішення на застосування зброї для знищення літака, захопленого терористами, та залучення з метою протидії терористичному акту Збройних Сил (ЗС) України, вимагає визначення для цього підстав, беззаперечної впевненості в тому, що це справді є випадком терористичного захоплення, чіткого алгоритму дій

визначеної посадової особи, котра прийматиме рішення на знищення. Доцільним вважається обов'язкове врахування моменту, коли безпосередньо застосовується зброя.

Над вирішенням цих складних питань не один рік працює велика кількість фахівців у всьому світі, проте однозначної відповіді на них немає до цього часу [8].

Станом на сьогодні Повітряні Сили (ПС) ЗС України мають право за певних юридичних обставин знищити практично будь-яке повітряне судно [4, 9–11]. Питання залишається лише в передумовах для цього, що, з урахуванням сказаного, і визначає актуальність цієї статті.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** За даною проблематикою визначено основні заходи та порядок виявлення й запобігання порушенню повітряного простору, проаналізовані різні ситуації, які склалися під час терористичних актів з використанням повітряних суден [3–6]. Проте системних досліджень з питань протидії повітряному тероризму в Україні до цього часу не проводилося. Чинні керівні документи однозначної відповіді на запитання: чи можна знищувати захоплені терористами літак з пасажирами на борту за умов, коли екіпаж не реагує на сигнали попередження? – не дають [9–14].

Після подій 11 вересня 2001 р. функціонування системи ППО США детально аналізувалося й різко критикувалося [5, 15, 16]. Постають запитання: чи може бути задіяна система ППО з метою припинення польоту повітряного судна, захопленого терористами? яким чином розподіляється відповідальність за прийняття рішення між силовими структурами? які при цьому виникають моральні і правові аспекти проблеми?

Світовий досвід визначення порядку дій у випадку захоплення цивільного судна терористами в правовому полі вже існує. В разі наявності достовірної інформації про можливе використання захопленого повітряного судна для вчинення терористичного акту (коли всі заходи з метою примушення його до посадки були вичерпані), у деяких державах розглядається можливість надання права збройним силам застосовувати зброю та бойову техніку для припинення польоту такого повітряного судна шляхом його знищення [17–20]. Слід зауважити, що чергові сили з ППО і раніше мали право знищувати повітряні судна, захоплені терористами, але без екіпажу та пасажирів на борту.

Відомо, що антитерористичні заходи в деяких випадках припускають людські жертви, але мова йде про випадкову загибель заручників під час штурму або від рук терористів. Відповіді на запитання: чи можна нехтувати життям одних людей у випадку гіпотетичної загрози життю інших? – теж немає [8]. У разі прийняття рішення на знищення засобами ППО літака, захопленого терористами з пасажирами на борту, загибель заручників стає неминучою. Разом з тим, відмова від силових операцій може призвести до більш масштабних наслідків.

Після атаки терористів 11 вересня 2001 р. на Всесвітній торговельний центр у Нью-Йорку і Пентагон чинний на той час віце-президент США Дік Чейні санкціонував

збиття будь-якого пасажирського літака, який міг бути використаний для можливих подальших терористичних атак. Для Сполучених Штатів літаки, захоплені терористами, стали вважатися небезпечною зброєю, яку необхідно знешкодити, поки вона не завдала ще більшої шкоди. До програм підготовки пілотів винищувачів ПС США були включені вправи з відпрацювання застосування зброї по пасажирських літаках у випадку подібних терористичних атак. Але попри те, що така підготовка пілотів має місце, офіційного законодавчого акта, такого, наприклад, який був прийнятий Бундестагом Німеччини у 2004 р. (пізніше, у 2006 р., цей акт Федеральним конституційним судом був визнаний неконституційним), у США немає [20].

Є країни, які в питанні запобігання терористичним актам з використанням захоплених пасажирських суден наслідують підхід, що застосовують США (серед них – Чехія, Франція, Угорщина, Італія, Велика Британія). Деякі країни проводять більш жорстку політику. Так, в Індії прийнято закон, який дозволяє військовим знищувати захоплені терористами літак, якщо отримане безумовне підтвердження, що терористи мають наміри використати його як потужний снаряд [20]. У Росії після серії повітряних терактів прийнятий закон «Про протидію тероризму», який надає правові підстави підрозділам ППО знищувати цивільні літаки, захоплені терористами. Аналогічні законодавчі акти прийняті й у нашій державі [9, 10].

Очевидно, що боротьба з повітряним тероризмом починається із землі. Якщо терористи опинилися на борту повітряного судна, можна вважати, що боротьба з ними програна [4–6]. При цьому Збройні Сили України несуть відповідальність на рівні з органами, які повинні гарантувати безпеку пасажирів.

**Метою статті** є аналіз існуючої в Україні системи протидії повітряному тероризму із застосуванням сил і засобів ППО для припинення польоту повітряного судна з пасажирами на борту, яке захоплене терористами і може бути використане як зброя, визначення порядку й ефективності таких дій, розгляд нормативно-правових та моральних аспектів проблеми знищення пасажирських суден.

**Виклад основного матеріалу.** Сучасний тероризм є великою проблемою й потужною руйнівною силою, для боротьби з якою вже недостатньо спеціальних антитерористичних підрозділів, тому в деяких країнах, зокрема й в Україні, для його припинення та подолання можуть залучатися збройні сили.

Розробкою єдиного підходу до розв'язання проблеми тероризму займаються уряди різних держав світу, однак поряд зі значними успіхами в цьому питанні (прийняття міжнародних угод, певні зміни в національних законодавствах), ще залишаються проблеми у здійсненні практичних заходів боротьби з ним.

Потрібно передусім узгодити існуючі підходи в цьому питанні. Так, Ізраїль, Аргентина, Колумбія, Йорданія,

Туреччина, Уругвай (до недавнього часу США) дотримуються дуже жорсткої позиції та є прибічниками термінової протидії тероризму за допомогою силових методів. З метою уникнення масштабної загибелі цивільного населення деякі країни йдуть на поступки та дозволяють приватним особам і компаніям вести перемовини, якщо терористи відмовляються від додаткових політичних вимог. Такий підхід був зафіксований в угоді між Канадою, Францією, Італією, Великою Британією, США та ФРН у 1978 р. Ведення переговорів, на думку керівництва Великої Британії, Франції, Голландії, США, є більш гнучкою та ефективною тактикою для вирішення конфліктних ситуацій [2].

Для ефективної боротьби з тероризмом Європейський Союз пропонує організувати свої дії за чотирма напрямками: профілактика, захист, переслідування, відповідь [21]. У Контртерористичній стратегії США (2011 р.) цілі й задачі боротьби з тероризмом конкретизовані та прив'язані до відповідних регіонів [22]. У Канаді розроблена стратегія, метою якої є зосередження та активізація правоохоронних органів, силових структур, служби безпеки, розвідки навколо чіткої стратегічної цілі, забезпечення загальних основ і принципів боротьби з тероризмом, формування нових, досконаліших засобів боротьби, підведення підсумків характеру терористичних загроз [23].

Для забезпечення покарання осіб, котрі здійснили терористичні акти 27 січня 1977 р., була прийнята Європейська конвенція про запобігання тероризму [24]. З метою послаблення тероризму, стабілізації безпеки в усьому світі Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй 9 грудня 1994 р. прийняла Декларацію про заходи з ліквідації міжнародного тероризму [25]. Шанхайська конвенція про боротьбу з тероризмом, прийнята 15 червня 2001 р., регулює взаємодію правоохоронних органів та спецслужб країн-учасниць у боротьбі з тероризмом [26].

Дослідження питань правового регулювання повітряного тероризму показало, що воно регламентується на двох рівнях – міжнародним правом та національним законодавством [2, 27]. У міжнародно-правовому аспекті протидія повітряному тероризму роз'яснюється в офіційних документах ООН [28–30] як відповідна реакція силових структур на неправомірні дії з використанням різних літальних апаратів. Конвенції ООН визначають основні поняття в цій галузі правового регулювання, права та обов'язки членів екіпажу повітряного судна, юрисдикцію держав, можливість застосування збройних сил і контролю повітряного простору в зоні проведення операції. Особливістю є те, що існуючі конвенції ООН не містять чітких рекомендацій щодо застосування заходів впливу стосовно осіб, які скоїли злочин, вони регламентують лише питання ув'язнення та утримання злочинця.

Основним документом у галузі міжнародного повітряного права є Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 р.). Факт використання цивільних пасажирських повітряних суден як зброї для

знищення людей та об'єктів [31] сприяв розробці під егідою Міжнародної організації цивільної авіації (International Civil Aviation Organization – ICAO) нових міжнародних договорів. Так, 10 вересня 2010 р. у Пекіні була прийнята Конвенція про боротьбу з незаконними атаками стосовно цивільної авіації [32] та Пекінський протокол, що доповнює Конвенцію.

Зазначені міжнародні правові акти декларують можливість застосовувати силу проти цивільних суден, які діють незаконно, за умови, що такі дії не загрожують безпеці, тобто керівництво країн повинно утримуватися від застосування зброї. Проте, дотримуючись принципу суверенітету повітряного простору, кожна країна може застосовувати будь-які заходи, спрямовані на припинення порушень, які загрожують безпеці держави. Це може бути перехоплення винищувачами, висування вимог щодо припинення польоту й посадки на своїй території, навіть відкриття попереджувального вогню. Відповідно до рекомендацій Ради ІКАО, перехоплення цивільних повітряних суден та застосування по них зброї повинне бути обмежене.

Виходячи з положень Пекінської конвенції 2010 р., повітряні судна можуть стати зброєю масового ураження. Тому питання, чи може країна знищувати пасажирські судна, які використовуються з метою терористичного акту і являють очевидну загрозу життю людей та об'єктам на землі, залишається відкритим. У такому випадку чинне міжнародне право обмежує (але не заперечує) застосування зброї. Країни можуть розглядати терористичну атаку як підстави для дій, передбачених Статутом ООН (стаття 51), – «права на самооборону». Така можливість передбачена й у Чиказькій конвенції 1944 р. (стаття 3 bis). Ця стаття обмежує, але не забороняє використання зброї за умови, якщо це не загрожує життю та безпеці людей.

Отже, існуючі на сьогодні конвенції та методи боротьби з повітряним тероризмом малоефективні, тому що не існує єдиного міжнародного документа, який встановлював би відповідні стандарти із запобігання терористичним загрозам. Це, у свою чергу, дає можливість країнам розробляти власне законодавство, при цьому законодавчі акти можуть суттєво відрізнятись. Саме тому Резолюція Генеральної Асамблеї ООН, ухвалена на 64-й сесії (2010), закликала всі країни докласти зусиль для підписання універсальної Конвенції про міжнародний тероризм. Багато правових теоретиків висловлюються проти застосування силового методу. Заходи самооборони, на їхній погляд, повинні лише зупинити атаку. У деяких своїх рішеннях Міжнародний суд ООН підтвердив принцип, відповідно до якого самозахист повинен відповідати умовам доцільності [33].

Проте у Франції у випадку терористичного захоплення цивільного літака з метою знищення небезпечного промислового об'єкта пілоти винищувачів можуть отримати наказ на знищення цивільного судна. Таке рішення приймається з метою захисту людей, за безпеку яких



відповідає французька влада, та розглядається як необхідність збройного захисту з причини неминучості катастрофи, що загрожує країні [34].

Відповідно до положень федерального закону Російської Федерації «Про протидію тероризму» від 6 березня 2006 р., «у випадку, коли повітряне судно не реагує на радіокоманди наземних пунктів управління та (або) на радіокоманди та візуальні сигнали піднятих на його перехоплення винищувачів або відмовляється підпорядковуватися радіокомандам і візуальним сигналам без пояснення причин, збройні сили Російської Федерації можуть застосовувати зброю та бойову техніку для припинення польоту вказаного повітряного судна шляхом змушення його до посадки. У випадку невиконання вимог щодо посадки та коли існує реальна загроза загибелі людей або настання екологічної катастрофи зброю та бойова техніка використовуються для припинення польоту вказаного повітряного судна шляхом його знищення» [35].

Однак не всі держави розглядають застосування сили в цілях самозахисту в такому контексті. Німеччина відкидає будь-яке можливе знищення цивільного повітряного судна. Так, 15 лютого 2006 р. Конституційний суд ФРН виніс постанову, що «знищити літак, коли особи, які не беруть участь у злочині, перебувають на борту, означає позбавлення невід'ємних прав і свобод будь-якої людини». Цей висновок підтверджується статтею 1.1 конституції ФРН.

Наведені приклади зайвий раз ілюструють дилему, з якою стикаються уряди різних країн, – повітряне судно одночасно є транспортним засобом та імпровізованою зброєю, тому його знищення стає складним вибором. Проте коли наявні факти дають країні змогу достеменно визначити, що використання літака терористами призведе до численних людських жертв, захист цивільних повітряних суден, закріплений у статті 3 bis Чикагської конвенції 1944 р., не може застосовуватися. Правовий статус такого судна змінюється та трактується як зброю масового ураження (стаття 1 Пекінської конвенції 2010 р.). Це і є підставою для того, щоб держави могли застосовувати збройні сили відповідно до статті 51 Статуту ООН.

Водночас світова спільнота загалом зобов'язана визначити в універсальних нормах міжнародного права, хто та за яких підстав може, а в деяких випадках зобов'язаний віддати розпорядження про застосування зброї проти повітряних суден-порушників. За таких умов пріоритетним напрямом в антитерористичній боротьбі стає поєднання концептуально-стратегічних розробок і зусиль під егідою ООН, тісного регіонального співробітництва та міждержавної взаємодії антитерористичних структур.

На сьогодні такі міжнародно-правові норми відсутні, навіть Пекінська конвенція 2010 р. установлює лише порядок діяльності країн, орієнтований в основному на кримінальну відповідальність осіб, котрі організували, скоїли або намагалися скоїти злочин (терористичний

акт) проти безпеки цивільної міжнародної авіації. Оскільки стратегія та форма протидії тероризму повинні базуватися на виявленні всіх реальних причин, методи боротьби з тероризмом можуть бути різними, включно і з найжорсткішими. При цьому використання збройних сил і структур спеціального призначення є обов'язковим.

Існуюча система протидії тероризму в Україні передбачає взаємодію підрозділів різної відомчої підпорядкованості, а саме: Служби безпеки України (СБУ), Міністерства внутрішніх справ (МВС), Державної прикордонної служби України (ДПСУ) та Міністерства оборони України (МОУ). Сьогодні вже не викликає сумніву, що ЗС України мають застосовуватися в антитерористичній боротьбі [14].

Доцільно зазначити, що система повітряної безпеки в усьому світі орієнтована передусім на те, щоб не допустити на борт повітряного судна підозрілих осіб, пронесення ними зброї та вибухових речовин. Разом з тим, рівень захисту цивільного повітряного транспорту від терористів не гарантує повної безпеки пасажиром [5, 6, 27]. Швидкість удосконалення засобів і методів, що використовуються терористами в сучасних умовах, перевищує темпи розвитку засобів контролю за ситуацією, виявлення та запобігання терористичним загрозам. Надійність та ефективність роботи спеціальних служб, а також служб авіаційної безпеки, повинні виключати будь-яку можливість захоплення літака та, відповідно, необхідність у подальшому застосовувати протиповітряну зброю.

Нормативно-правова база, що існує в Україні, не повною мірою окреслює превентивні заходи щодо недопущення підозрілих осіб в аеропорти й на борт повітряного судна. До того ж сьогодні відсутні дієві механізми взаємодії силових структур на всіх рівнях із визначенням чітких функцій, а головне повноважень і відповідальності різних суб'єктів боротьби з тероризмом у повітрі [6, 14]. Фактично знищення цивільного повітряного судна засобами ППО внаслідок крайньої необхідності є виправленням помилок у роботі цивільних служб безпеки повітряного руху.

Результати аналізу існуючої законодавчої бази щодо боротьби з тероризмом в Україні (Конституція України, закони України, постанови Кабінету Міністрів України тощо) вказують на цілу низку невідповідностей і протиріч щодо порядку та послідовності виконання заходів протидії повітряному тероризму. Так, у Законі України «Про боротьбу з тероризмом», прийнятому 2003 р. після трагічних подій у США, тероризм визначений як суспільно небезпечна діяльність, яка загрожує життю чи здоров'ю цивільного населення. Боротьба з тероризмом визначається сукупністю заходів щодо запобігання, виявлення, припинення, мінімізації наслідків терористичної діяльності. Ідеться не про виключення, а про мінімізацію наслідків, що, у свою чергу, передбачає в будь-якому випадку наявність жертв [14]. Як зазначено в Законі, боротьба з тероризмом ґрунтується на принципах пріоритетності захисту життя і прав осіб, які наражаються

на небезпеку внаслідок терористичної діяльності. Під це визначення більшою мірою підпадають пасажирів повітряного судна, захопленого терористами. Проте для захисту можливих жертв на землі може прийматися рішення на знищення пасажирів повітряних суден. Саме тут виникає запитання: яким чином можна прийняти правомірне рішення? Відповідальність за помилку передбачає Кримінальний кодекс України, який разом з Конституцією України становить правову основу вирішення питань боротьби з тероризмом.

Закон України «Про Збройні Сили України» визначає право застосовувати зброю для «припинення протиправних дій повітряних суден у повітряному просторі України, якщо вони використовуються з метою здійснення терористичного акту» [13]. Але в цьому Законі та в більшості аналогічних нормативних актів інших держав відсутній дозвіл на знищення повітряних суден з пасажирами на борту в прямій постановці. Що стосується заборони таких дій, то вони визначені в Основному законі України [12]. Так, Конституцією України визначено, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються найвищою соціальною цінністю. Усі люди є вільними й рівними у своїх правах. Кожна людина має невід'ємне право на життя. Права і свободи людини є непорушними. Конституційні права і свободи громадян гарантуються Основним законом і не можуть бути скасовані жодним підзаконним актом. Лише людина особисто, і ніхто більше, може жертвувати своїм життям в ім'я високих цілей [12]. Тут виникає закономірне запитання: чи мають право держава, її збройні сили знищувати громадян в ім'я ймовірної, але практично не доведеної загрози життю інших людей? При цьому рішення на знищення повітряного судна з пасажирами на борту може прийматися одноосібно.

Відповідно до Конституції України, при прийнятті нових законів або внесенні змін до чинних не допускається обмеження змісту та обсягу існуючих прав і свобод. Головний обов'язок держави – захищати життя людини. Важливим є моральний аспект цієї проблеми. Зауважимо, що злочинців у нашій країні навіть через суд не можна позбавити життя. А у випадку, що розглядається, мова йде про невинних громадян, серед яких є жінки й діти.

Велика відповідальність політичного керівництва за життя людей у захоплених терористами літаках і водночас за захист об'єктів від їх ударів вимагає передусім чіткого визначення прав посадових осіб щодо припинення польоту захопленого терористами повітряного судна. Слід зауважити, що недосконалість існуючих на сьогодні законодавчих актів та керівних документів полягає в тому, що посадові особи вищих ланок системи управління можуть ставити завдання лише в загальній формі, що, у свою чергу, є передумовою прийняття службовими особами нижчої керівної ланки помилкового рішення або неприйняття рішення взагалі.

У разі загрози терористичного акту має проводитись АТО. Антитерористична операція в Україні визначається

як комплекс скоординованих спеціальних заходів, спрямованих на попередження, запобігання та припинення злочинних дій, здійснюваних з терористичною метою, звільнення заручників, знешкодження терористів, мінімізацію наслідків терористичного акту чи іншого злочину, що здійснюється з терористичною метою [14]. Для підготовки і проведення відповідних заходів в умовах обмеженого часу, коли літак, захоплений терористами, перебуває в повітряному просторі України, потрібен чіткий алгоритм дій. Антитерористична операція проводиться тоді, коли терористичний акт загрожує серйозними наслідками, тобто за наявності реальної, а не ймовірної загрози життю і безпеці людей. Отже, необхідно чітко розуміти, яким чином відрізнити небезпеку реальну від імовірної. Реальна небезпека загрожує насамперед пасажирам літака, захопленого терористами. Тому в разі знищення такого повітряного судна небезпека не відвертається, а реалізується. До того ж виміряти «інші серйозні наслідки» за таких умов просто неможливо.

Рішення щодо проведення АТО приймається керівником Антитерористичного центру (АТЦ) при СБУ за письмовим дозволом голови СБУ або керівником координаційної групи відповідного регіонального органу СБУ за письмовим дозволом керівника АТЦ при СБУ, узгодженим з головою СБУ. Про рішення щодо проведення АТО негайно інформується Президент України [14]. Якщо проаналізувати чинний порядок підготовки до операції, зокрема тільки організаційну роботу, то можна зробити логічний висновок, що в разі захоплення цивільного літака в повітряному просторі України, коли рахунок іде на хвилини, збройні сили залишаються один на один з терористами і великою відповідальністю за подальші прийняті рішення. Мову про АТО в цьому випадку вести недоцільно.

Міністерство оборони України є одним із суб'єктів, який безпосередньо здійснює боротьбу з тероризмом у межах своєї компетенції та разом з органами військового управління організовує підготовку й застосування сил і засобів у разі вчинення терористичного акту в повітряному просторі, у територіальних водах України, бере участь у проведенні АТО на військових об'єктах та в разі виникнення терористичних загроз безпеці держави, в тому числі й поза межами України [13]. У Законі України «Про боротьбу з тероризмом» мова про терористичний акт у повітрі взагалі не йде. Більше того, поняття «терористичний акт у повітрі» не визначене жодним нормативним документом.

Таким чином, за наявності в Україні практично всіх необхідних документів щодо протидії повітряному тероризму, порядок дій суб'єктів боротьби з тероризмом визначений лише в загальному вигляді. Разом з тим, деякі положення відомчих документів суперечать Конституції України, а також допускають неоднозначне тлумачення. Неможливо уникнути помилок у функціонуванні системи ППО, яка виконуватиме покладені на неї завдання в умовах обмеженого часу і недостатньої, недостовірної

інформації. Саме тому окремі положення керівних документів можуть бути використані стороною обвинувачення проти особи, яка приймала рішення на знищення повітряного судна з пасажирами на борту. Ситуація зазвичай має швидкоплинний характер: дії миттєві, а результат очевидний – уламки літака на землі й тіла пасажирів, яких знищили для того, щоб уникнути, можливо, ще більших втрат, але лише ймовірних.

Виходячи із цього, вкрай важливим є подальше вдосконалення нормативно-правової бази з протидії повітряному тероризму. Документи й рекомендації, які відпрацьовуються в нашій державі із зазначеного питання, мають бути чіткими, з визначенням конкретних дій і заходів, відповідати вимогам міжнародного права та демократичних норм. За інших умов терористи завжди матимуть додаткові можливості для досягнення своєї мети.

Як було зазначено, довести той факт, що літак буде застосовано як зброю, практично неможливо. Так, 11 вересня 2001 р. терористи навіть намагалися заспокоювати пасажирів з метою уникнення паніки. Екіпаж і пасажир рейсу UA93, отримавши інформацію по мобільному телефону, зрозуміли, що літак спрямовано на об'єкти, і, ризикуючи життям, намагалися відновити контроль над літаком, унаслідок чого він упав у Пенсильванії [15].

Отже, на сьогодні яке б не було прийняте рішення щодо літака, захопленого терористами, військові не зможуть захистити його пасажирів. Відсутність відповідного рішення передбачає кримінальну відповідальність (стаття 426 Кримінального Кодексу України). Довести правомірність рішення на знищення повітряного судна неможливо – терористичного акту не сталося. І взагалі, як після знищення літака визначити, що він *мав* статися? Чергові сили з ППО мають діяти без права на помилку. Так, 11 вересня 1972 р. під час церемонії закриття Олімпійських ігор у Мюнхені в небі був виявлений невідомий літак, який не відповідав на запити із землі. Літак прямував на Мюнхен, що спричинило високу ймовірність чергового теракту. За кілька хвилин до знищення літака пілотам удалося відновити зв'язок з наземними службами. Виявилось, що це пасажирський літак фінської авіакомпанії, який через несправність приладів потребував посадки в Мюнхені. Якби літак був збитий, то міністр оборони Німеччини й пілоти, які виконали наказ, сіли б на лаву підсудних [5].

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

У цьому документі визначено, які повітряні судна становлять загрозу терористичного акту, а саме що це «повітряне судно-порушник, яке несе загрозу безпеці життя чи здоров'ю людини, заповідання значної майнової

шкоди чи настання інших тяжких наслідків у зв'язку з його можливим використанням для вчинення терористичного акту в мирний час».

Цією постановою визначені три рівні небезпеки, яку несе повітряне судно-порушник. До першого рівня «повітряне судно – підозрювана загроза» віднесено всі 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, від яких надходить сигнал «Лихо» або які повідомляють про втрату зв'язку чи аварійну ситуацію на борту. Крім того, деталізовані окремі порушення порядку використання повітряного простору. Усього визначено дванадцять ознак загрози [9].

Слід проаналізувати, чи є визначена градація оптимальною. «Повітряне судно – підозрювана загроза» – це найнижчий рівень загрози. У разі виявлення такого повітряного судна суб'єкти боротьби з тероризмом, а також органи безпеки повітряного руху «в межах своїх повноважень забезпечують взаємодію, оцінюють обстановку, вживають заходів для припинення протиправних дій та доповідають про результати в штаб Антитерористичного центру при СБУ і забезпечують обмін інформацією за узгодженою схемою» [9, 10].

Порівняймо з процедурою, яка існувала в США на момент трагедії 11 вересня 2001 р.: «Федеральне управління цивільної авіації (Federal Aviation Administration – FAA) у разі викрадення літака повинне зв'язатися з Національним військовим центром управління (National Military Command Center – NMCC). Викрадений літак можна розпізнати за такими трьома ознаками: літак ухиляється від запланованого курсу; зв'язок по радіо перерваний; виключено транспондер (відповідач)» [5, 15, 16]. У випадку виявлення хоча б однієї із цих ознак диспетчер повинен негайно зв'язатися з пілотом літака для того, щоб з'ясувати ситуацію. У разі, якщо пілот не відповідає або неможливо швидко встановити радіозв'язок, Федеральне управління має повідомити Національний військовий центр управління. Слід зауважити, що в компетенцію Федерального управління не входить доведення факту викрадення повітряного судна. При цьому вимоги інструкції диспетчера чіткі і зрозумілі: «Якщо ви не знаєте, чи є ситуація реальною чи потенційною небезпекою, сприймайте її як реальну» [16]. Іншими словами, можливе викрадення літака сприймається як реальне, і в повітря без зволікань піднімаються чергові винищувачі для з'ясування обстановки та вжиття відповідних заходів. У системі боротьби з повітряним тероризмом у США існує обмежена кількість ознак, які потрібно аналізувати при виявленні «повітряного судна – підозрюваної загрози» (в українських нормативних документах їх, як уже зазначалося, дванадцять). Однак, як довів отриманий досвід, система NORAD (North American Aerospace Defense Command) опинилась у ситуації, коли сценарій, застосований терористами, не лише не передбачався



в бойових алгоритмах і програмах дій, а й ніколи не відпрацьовувався в штабних тренуваннях чергових сил авіації та розвідки, що, у свою чергу, не дало ППО США змоги забезпечити недоторканність важливих об'єктів [15].

Вищий рівень загрози терористичного акту встановлений у разі виявлення «повітряного судна – правдоподібної загрози». Він запроваджується, якщо з борту повітряного судна надійшла інформація про захоплення його терористами; невиконання екіпажем команд, що надходять із землі; у разі надходження інформації про виявлення вибухового пристрою, зброї або інших небезпечних речовин на борту судна; загрози входження судна в повітряний простір, використання якого заборонене (усього шість ознак). Проте виявлення ознак рівня «правдоподібної загрози» є недоцільним за браком часу. Може статися так, що жодна з ознак узагалі не буде виявлена. Інформація про намір терористів здійснити терористичний акт, яка може надійти від органів управління повітряним рухом, спеціальних служб, правоохоронних органів, може мати ймовірнісний характер, і за нею буде неможливо прийняти відповідне рішення. Складність полягає в достовірному визначенні факту застосування літака як зброї. Пілот винищувача, піднятого на перехоплення, також не має можливості однозначно переконатися в намірах терористів. Проте екіпаж захопленого літака може стати джерелом «достовірної» інформації, на підставі якої і буде прийняте правомірне рішення щодо негайного знищення літака. Однак, як демонструє отриманий у цих питаннях міжнародний досвід, існує велика ймовірність того, що під загрозою загибелі, пілот захопленого повітряного судна навряд чи повідомить про загрозу теракту, сподіваючись на те, що наміри терористів можуть змінитися. До того ж, щоб уникнути паніки й активних дій екіпажу та пасажирів з метою відновити контроль над захопленим літаком, повідомлення терористами своїх намірів щодо атаки наземного об'єкта екіпажу та пасажирів є малоімовірним.

У разі виявлення «повітряного судна – правдоподібної загрози» керівник АТЦ при СБУ залежно від результатів оцінювання обстановки приймає рішення щодо проведення 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 АТЦ при СБУ може прийняти, а може й не прийняти рішення про проведення операції. Військове керівництво, у свою чергу, в разі виникнення реальної загрози для життя людей та важливих об'єктів замість того, щоб негайно підняти в повітря черговий винищувач, лише оцінює та з'ясовує обстановку. Більш неоднозначного рішення, ніж ужиття «можливих заходів протидії повітряному судну», вигадати важко. Крім того, «рішення щодо проведення АТО приймається залежно від ступеня суспільної небезпеки терористичного акту» [14]. 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, на прийняття вчасного та обґрунтованого рішення впливають високі швидкості повітряних суден, тому визначена законодавством процедура щодо проведення АТО при використанні терористами повітряних суден потребує спрощення та чіткої алгоритмізації дій службових осіб.

У разі виявлення третього, найвищого рівня загрози, повітряне судно класифікується як «повітряне судно – підтверджена загроза» за умови наявних ознак підозрюваної чи правдоподібної загрози та надходження інформації, яка підтверджує, що повітряне судно буде використане для вчинення терористичного акту [9]. Суттєвою проблемою є невизначеність джерела інформації, що зможе підтвердити наміри терористів використати повітряне судно для нанесення ударів по важливих об'єктах. З урахуванням отриманого досвіду, в таких випадках надходить надто багато інформації або інформація відсутня взагалі. Усі службові особи діють «у межах своїх повноважень», але в жодному керівному документі не визначено, який суб'єкт боротьби з тероризмом має право засвідчити, що це саме той випадок, коли військові можуть застосувати зброю по цивільному літаку. Відповідно до визначення, «повітряне судно – підтверджена загроза» несе загрозу життю чи здоров'ю людей, заподіяння значної майнової шкоди. Хто взагалі може завчасно визначити, наскільки майнова шкода буде значною, наскільки значною вона має бути, щоб наразити на загибельні в чому не винних людей, та яким чином можна порівняти майнову шкоду із життям цивільних пасажирів та екіпажу літака? Дуже багато запитань та жодної відповіді. Вимоги керівних документів виконати практично неможливо з причини відсутності в них чіткого порядку дій, функцій та повноважень відповідних органів та посадовців, котрі приймають рішення.

Таким чином, рішення на знищення літака з пасажирами на борту приймається в умовах майже повної невизначеності, тому завжди існуватимуть сумніви щодо їх правомірності. Потрібно враховувати той факт, що особа, яка прийматиме безпосереднє рішення на знищення повітряного судна, не матиме права на помилку.

Існує ще одна невизначеність у чинному законодавстві. Відповідно до статті 12 Закону України «Про боротьбу з тероризмом», керівник оперативного штабу приймає рішення про використання сил і засобів, що залучаються до проведення АТО. Тут зрозуміло, хто приймає рішення на використання зброї, але не зрозуміло, хто відповідатиме за її застосування [10]. Очевидно, що рішення на використання зброї та на її застосування по конкретному об'єкту передбачає відповідальність, яку повинні брати на себе різні силові структури.

Навіть після прийняття відповідних законодавчих документів, ЗС України залишаються заручниками обставин та незадовільної роботи органів безпеки

повітряного руху та інших цивільних авіаційних служб. Незахищеність посадкових осіб, які приймають рішення на застосування чергових сил, була й залишається. Якщо літак-порушник не знищений, то бойове завдання не виконане, а в разі знищення літака довести, які наміри мали терористи, практично неможливо.

Слід також зауважити, що льотчик-винищувач, який отримав наказ знищити літак із пасажирами на борту, захоплений терористами, по суті, не має права його виконувати, тому що такий наказ має всі ознаки злочину. Знищення літака з заручниками, щоб відвернути загибель інших людей, з погляду права, є навмисним убивством, і це дає пілотам винищувачів підставу для відмови від виконання такого наказу. До того ж дії зі знищення цивільного судна мають усі ознаки терористичного акту, незалежно від того, яку мотивацію вони мають.

Таким чином, виходячи із проведеного аналізу, можна дійти висновку, що посадкові особи вищих рівнів управління віддають накази 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 відповідальність із керівників і перекладає її на підлеглих, що є неприпустимим. Накази мають бути чіткими та зрозумілими: є певна ознака – ціль знищити без будь-яких «якщо».

Разом з тим, необхідно також урахувати й те, що надання ЗС України права знищувати захоплені терористами повітряні судна із застосуванням засобів ППО матиме серйозний психологічний вплив на терористів. У разі, якщо вони завчасно знатимуть, що не зможуть довести літак до цілі, спроба терористичного акту втратить будь-який сенс.

Трагедія 11 вересня 2001 р. – це поодинокий і досить рідкісний випадок. Організувати й фінансувати теракт такого масштабу було вкрай складно. Захоплення і точне виведення на цілі кількох літаків потребувало ретельно відібраних і добре підготовлених виконавців, досвідчених диверсантів-професіоналів, які змогли нейтралізувати членів екіпажів та пасажирів лише холодною зброєю. Терористи, безумовно, мали високу льотну підготовку, важливою складовою якої було пілотування саме «Боїнгів». Підготувати таку кількість фанатичних смертників і одночасно професійних пілотів, яка була задіяна в терористичному акті, – надскладне завдання. Чи будуть ще приклади подібних терористичних актів, прогнозувати важко, а в Україні вони практично неможливі. Тому, якщо говорити про систему безпеки повітряного руху в Україні, мова може йти передусім про боротьбу з поодинокими літаками. Коли оперативного чергового Командування повітряно-космічної оборони Північної Америки (NORAD) запитали, чи змогли б чергові сили з ППО США знищити літаки, захоплені терористами, він відповів, що другий і наступні – змогли б, а про перший дипломатично промовчав, але стало зрозуміло, що перший літак досяг би своєї мети.

## Висновки

Таким чином, аналіз системи боротьби з повітряним тероризмом в Україні дає підстави для висновку, що не всі аспекти цього питання вирішені повністю і з належною якістю, а саме:

- залучення системи ППО для знищення повітряного судна з пасажирами на борту, яке, можливо, буде використане для нанесення удару по важливому об'єкту, не може бути виправданим і є передумовою для досягнення мети терористами;
- у Законі України «Про боротьбу з тероризмом» проведення АТО передбачається тільки у випадках протидії тероризму на землі. Про терористичні акти з використанням повітряних суден для нанесення ударів по важливих об'єктах мова взагалі не йде;
- права військовослужбовців, які безпосередньо повинні приймати рішення на знищення повітряного судна, майже не захищені. Ураховуючи складність доведення факту ймовірного здійснення терористичного акту з настанням важких наслідків, службові особи, які застосували зброю, нести будуть відповідальність за десятки жертв і гіпотетично захищений об'єкт.

Таким чином, з метою вирішення питання протидії повітряному тероризму в Україні, пропонується:

- удосконалити нормативно-правову базу, узгодити питання відповідальності та взаємодії між силовими структурами та визначити чіткий алгоритм дії службових осіб на законодавчому рівні. Основні моменти щодо застосування зброї мають бути відображені у відповідних законах, а не у відомчих документах, які інколи вступають у протиріччя навіть із Конституцією України;
- визначити пріоритетність застосування винищувальної авіації для боротьби з повітряним тероризмом відносно інших засобів ППО, що дасть можливість мати найбільші зони ураження повітряних цілей, контролювати дії терористів візуально і передбачити їх подальші дії;
- у нормативних документах чітко визначити, з якого моменту застосування зброї стає невідворотним, виключити подвійне тлумачення норм відповідних законів та узгодити їх із чинними концептуальними документами міжнародного права;
- відпрацьовувати практичні питання протидії повітряному тероризму (порядку оповіщення, визначення рубежів перехоплення та ураження винищувачами, передачі даних на командні пункти, що взаємодіють) на заходах оперативної підготовки і на спільних навчаннях ЗС України та інших силових структур, які залучаються до проведення АТО, з розробкою багатоваріантних сценаріїв протидії терористам;
- з метою запобігання людським жертвам і значним матеріальним втратам організувати систему боротьби з повітряним тероризмом таким чином, щоб повністю виключити застосування сил і засобів ППО ЗС України;
- постійно проводити роботу зі своєчасного виявлення фактів підготовки до терористичних актів і посилювати заходи безпеки в аеропортах.



## Перелік літератури

1. Медов М. У. Терроризм в Российской Федерации и Западной Европе: основные причины и условия распространения / М. У. Медов // Российский следователь. – 2012. – № 20. – С. 30–33.
2. Бартасюк А. А., Концевик К. В. К вопросу о регулировании системы противодействия терроризму и экстремизму: анализ зарубежного опыта / А. А. Бартасюк, К. В. Концевик // Ученые заметки ТОГУ : электронное научное издание – 2013. – Т. 4. – № 4. – С. 548–557 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles/2013/TGU\\_4\\_125.pdf](http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles/2013/TGU_4_125.pdf).
3. Зонов Ф. Международный терроризм и мировой опыт борьбы с ним / Ф. Зонов // Власть. – 2011. – № 12 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/v/mezhdunarodnuu-terrorizm-i-mirovoou-opyt-borby-s-nim>.
4. Скрынникова Н. С. Зарубежный опыт борьбы с терроризмом: механизмы противодействия / Н. С. Скрынникова // Научный вiсник Ужгородського національного університету. – 2014. – Вип. 28. – Т. 3. – С. 37–40.
5. Краснов А., Бессарабов Н. Некоторые подходы к проблеме противодействия воздушному терроризму в США / А. Краснов, Н. Бессарабов // Зарубежное военное обозрение. – 2008. – № 11. – С. 21–26.
6. Камінський В. В. Боротьба з повітряним тероризмом має починатися з землі / В. В. Камінський // Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України. – Харків : ХУПС, 2014. – № 1 (14). – С. 16–23.
7. Гладенко В. М. Проблеми розуміння сучасного тероризму / В. М. Гладенко // Наукові праці Миколаївського державного університету імені В. О. Сухомлинського. – Політичні науки. – 2005. – Вип. 27. – Т. 40. – С. 156–159.
8. Bradshaw R. Hijacked planes and the doctrine of necessity / R. Bradshaw // The student journal of law [Электронний ресурс]. – Режим доступа : <https://sites.google.com/site/349924e64e68f035/issue-6/hijacked-planes-and-the-doctrine-of-necessity>.
9. Постанова Кабінету Міністрів України № 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» від 7 лютого 2007 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/153-2007-p>.
10. Постанова Кабінету Міністрів України № 377 «Про затвердження порядку виконання завдань черговими силами з протиповітряної оборони Збройних Сил у мирний час» від 26 травня 2005 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/377-2005-p>.
11. Постанова Кабінету Міністрів України № 401 «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 29 березня 2002 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/401-2002-p>.
12. Конституція України [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>.
13. Закон України № 876-VII «Про Збройні Сили України» від 6 грудня 1991 [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1934-12>.
14. Закон України «Про боротьбу з тероризмом» [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/638-15>.
15. Штейнберг М. Не все прорехи ликвидированы / М. Штейнберг // Независимое военное обозрение. – 06.10.2006 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://nvo.ng.ru/concepts/2006-10-06/4\\_prorehi.html](http://nvo.ng.ru/concepts/2006-10-06/4_prorehi.html).
16. Баканов М. Система НОРАД и попытка её задействовать в ходе террористических актов в Нью-Йорке и Вашингтоне / М. Баканов // Зарубежное военное обозрение. – 2001. – № 12. – С. 35–41 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://commi.narod.ru/txt/2001/1204.htm>.
17. Лули Р. Соотношение положений Чикагской конвенции 1944 г. и Пекинской конвенции 2010 г. в области ненадлежащего использования гражданских воздушных судов / Р. Лули // Научный вестник МГТУ ГА. – 2015. – № 216. – С. 58–64 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://aero-help.com/sites/default/files/luli\\_sootnoshenie\\_chikagskoi\\_i\\_pekinskoi\\_konvencii.pdf](http://aero-help.com/sites/default/files/luli_sootnoshenie_chikagskoi_i_pekinskoi_konvencii.pdf).
18. Постановление Правительства Российской Федерации от 6 июня 2007 г. N 352 «О мерах по реализации Федерального закона о противодействии терроризму» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://rg.ru/2007/06/14/antiterror-dok.html>.
19. Правила применения оружия и боевой техники по воздушным судам-нарушителям воздушного пространства Республики Казахстан : утверждены Указом Президента Республики Казахстан от 25 июля 2013 года № 604 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https://tengrinews.kz/zakon/prezident\\_respubliki\\_kazahstan/natsionalnaya\\_bezopasnost/id-U130000604/](https://tengrinews.kz/zakon/prezident_respubliki_kazahstan/natsionalnaya_bezopasnost/id-U130000604/).
20. Song S. Aircraft Hijackings: Balancing State Security vs. Human Dignity / S. Song // NATO Association of Canada. – June 25, 2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://natoassociation.ca/aircraft-hijackings-balancing-state-security-vs-human-dignity/>.
21. EU Action Plan on combating terrorism // EU Counter-Terrorism Coordinator. – Brussels, 2011. – January [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2015893%202010%20REV%201>.
22. National Strategy for Counterterrorism // The White House. – Washington, 2011. – June [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/counterterrorism\\_strategy.pdf](https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/counterterrorism_strategy.pdf).
23. Building Resilience Against Terrorism: Canada's Counterterrorism Strategy, 2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.publicsafety.gc.ca/cnt/rsrscs/pblctns/rsln-c-gnst-trrrsm/rsln-c-gnst-trrrsm-eng.pdf>.
24. Європейська конвенція про боротьбу з тероризмом (ETS N 90) : ратифікована Законом України № 2990-III від 17 січня 2002 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступа : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994\\_331](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_331).
25. Декларація про заходи з ліквідації міжнародного тероризму (затверджена Резолюцією 49/60 Генеральної Асамблеї ООН від 9 грудня 1994 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступа : [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_502](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_502).
26. Шанхайская конвенция о борьбе с терроризмом, сепаратизмом и экстремизмом [укладена в Шанхаї 15 червня 2001 р.] [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://kremlin.ru/supplement/3405>. []
27. Кобец П. Н. Актуальные вопросы обеспечения комплексной безопасности и противодействия преступности террористического характера на объектах воздушного транспорта: проблемы и пути решения / П. Н. Кобец // Вопросы безопасности. – 2017. – № 3. – С. 1–16 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://e-notabene.ru/nb/article\\_22715.html](http://e-notabene.ru/nb/article_22715.html).

28. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна (Токіо, 14 вересня 1963 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_244](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_244). [Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна (Токіо, 14 вересня 1963 р.)]

29. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 16 грудня 1970 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_167](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_167).

30. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 23 вересня 1971 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_165](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_165).

31. Травников А. И. Международно-правовые проблемы борьбы с воздушным терроризмом / А. И. Травников // Закон и право. – 2011. – № 5. – С. 104–107.

32. Doc 9960. Convention on the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation, signed at Beijing on 10 September 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing\\_convention\\_multi.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing_convention_multi.pdf).

33. ICJ decision, 27 June 1986, sec. 194; and ICJ decision, 6 November 2003, Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America), Reports 2003, General Cause Book no. 90 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.icj-cij.org/files/case-related/90/090-20031106-JUD-01-00-EN.pdf>.

34. Code de l'aviation civile [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://codes.droit.org/CodV3/aviation\\_civile.pdf](http://codes.droit.org/CodV3/aviation_civile.pdf).

35. Федеральный закон № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» от 06.03.2006. – Режим доступу: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_58840/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_58840/).