

ԱՐՄԵՆ ՊՈՂՈՍՅԱՆ

ՀՀ կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական
ավիացիայի գլխավոր վարչության պետի տեղակալ,
ՀՀ պետական կառավարման ակադեմիայի հայցորդ



**ԱՀԱՔԵԿՉՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԱՎԻԱՅԻՈՆ
ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՀԱՍԿԱՅՈՒԹՅՈՒՆԸ
ՔԱՂԱՔԱՅԻԱԿԱՆ ԱՎԻԱՅԻԱՅՈՒՄ**

Հոդվածում ներկայացված է ահաբեկչական գործողությունների իրականացման հիմնական պատճառներն ու հետևանքները: Քննարկվել է Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության տեղն ու դերը քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում հանցավորության դեմ պայքարի հարցում: Հայաստանում ձևավորվել է ժամանակակից քաղաքացիական ավիացիայի դեմ ուղղված մարտահրավերներին համարժեք ավիացիոն անվտանգության համակարգ, որն իրենից ներկայացնում է անօրինական միջամտության գործողություններից քաղաքացիական ավիացիայի պաշտպանության իրավական և կազմակերպչական միջոցառումների համակցություն:

Հիմնաբառեր- ահաբեկչություն, հանցավորություն, քաղաքացիական ավիացիա, կոնվենցիաներ և արձանագրություններ, Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպություն:

Հասարակության զարգացման որոշակի փուլում սոցիալ-տնտեսական և քաղաքական խնդիրների սրացումը առաջ բերեց հասարակության քրեականացման միտումներ, ստեղծվեցին կոնֆլիկտային իրավիճակների ընդարձակ գոտիներ և որպես հետևանք, աշխարհի տարբեր երկրներում ի հայտ եկան կազմակերպված խմբավորումներ, որոնք իրենց քաղաքական, տնտեսական, գաղափարական և կրոնական նպատակների իրագործմանը փորձում են հասնել ահաբեկչական ակտերի իրականացման միջոցով: Ահաբեկչությունը որպես հանցավոր գործողությունների իրականացման ձևով որոշակի նպատակների հասնելու մեթոդ՝ մարդկությանը հայտնի է շատ վաղուց, սակայն այն կազմակերպված տեսք ստացավ ու հանցավոր խմբավորումների կողմից առավել լայնորեն սկսեց կիրառվել տարբեր երկրներում XX-րդ դարի 60-70-ական թվականներից և այժմ սպառնում է դառնալ մարդկության համար գլոբալ սպառնալիք¹:

Ահաբեկչությունը որպես ցանկալի նպատակներին հասնելու միջոց օգտագործելու միտումը առաջանում է այն դեպքերում, երբ հասարակությունը հայտնվում է քաղաքական և սոցիալ-տնտեսական խորը ճգնաժամի մեջ, որն էլ իր հերթին նպաստում է գաղափարախոսական և պետաիրավական համակարգի ճգնաժամի առաջացմանը: Այդպիսի հասարակությունում սկսում են ստեղծվել տարբեր սոցիալական, քաղաքական, ազգային, կրոնական ուղղվածություն ունեցող կազմակերպություններ, որոնք քաղաքական պայքարի ճանապարհով իրենց նպատակներին հասնելու փո-

խարեն ընտրում են ահաբեկչական գործողությունների իրականացման միջոցով բաղձալիին հասնելու հանցավոր ճանապարհը:

Տարբեր հանցավոր խմբավորումների կողմից իրականացված ահաբեկչական գործողությունները գաղափարական կամ քաղաքական հակառակորդներին վախեցնելու, նրանց վերացնելու, ինչպես նաև սեփական հանցավոր գործունեության արդյունքում պետական իշխանության վրա ներազդելու ու իրենց նպատակներին հասնելու միջոց են, ընդ որում, ընդհանրապես հանցավոր խմբավորումների կողմից ոչ միայն հաշվի չի առնվում այն հանգամանքը, որ ահաբեկչական գործողության գոհ կարող են դառնալ հասարակության այնպիսի շերտեր, որոնք բոլորովին կապ չունեն հակամարտության հետ, այլև ընդհակառակը, մարդկային բազմաքանակ զոհերը հանցավոր խմբավորումների կողմից իշխանությունների վրա ճնշում գործադրելու և հասարակության մեջ վախի մթնոլորտ առաջացնելու նպատակ են հետապնդում:

Կազմակերպված հանցավոր խմբավորումների համար ահաբեկչական գործողությունների իրականացման առավել հրապուրիչ օբյեկտներից է քաղաքացիական ավիացիան, քանի որ այդ բնագավառի դեմ իրականացված ահաբեկչական գործողություններն ունեն առավել լայն հասարակական հնչեղություն, որպես կանոն ուղեկցվում են մարդկային մեծ թվով զոհերով, կաթվածահար են անում տնտեսության կարևորագույն ճյուղերի գործունեությունը, սպակալյունացնում են հասարակական իրավիճակը²:

ԱՐԴԱՐԱԴԱՏՈՒԹՅՈՒՆ

Որպես ահաբեկչական գործողությունների իրականացման միջոց, օդանավերը 20 առանձին անձանց կողմից սկսեցին օգտագործվել XX-րդ դարի 30-ական թվականներին (օդանավի առևանգման և զավթման առաջին դեպքը արձանագրվել է Հարավային Ամերիկայում 1931 թվականին), իսկ հետագայում (մինչև 1967 թվականը) քաղաքացիական ավիացիայի դեմ անօրինական միջամտության այդ տեսակը լայն կիրառում չի ունեցել, 1931-ից 1967 թվականը տեղի է ունեցել օդանավերի զավթման ընդամենը 65 դեպք: Այնուհետև քաղաքացիական ավիացիայի դեմ ուղղված անօրինական միջամտության գործողությունների աննախադեպ աճ արձանագրվեց, ողջ աշխարհում տեղի ունեցան օդանավերի զավթման և առևանգման, դիվերսիաների բազմաթիվ դեպքեր: Անօրինական միջամտության գործողությունների առավելագույն քանակը արձանագրվել է 1970-ից 1979 թվականներին: Այդ տարիների ընթացքում գրանցվել է օդանավերի զավթման ավելի քան 700 դեպք, զոհվել է 1100 մարդ, վիրավորվել՝ 100 մարդ: Այդ ընթացքում գրանցվել է նաև օդանավերի զավթման սպառնալիքի և դրանց դեմ ուղղված դիվերսիաների 10000-ից ավելի դեպքեր³:

Քաղաքացիական ավիացիայի դեմ ուղղված անօրինական միջամտության գործողությունների աճը, դրանց հետևանքով առաջացած մարդկային և նյութական հսկայական կորուստները ստիպեցին Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությանը (ԻԿԱՕ) միջոցներ ձեռնարկել օդանավերի թռիչքների, դրանց անձնակազմերի ու ուղևորների անվտանգության ապահովման համար, այսինքն՝ քաղաքացիական ավիացիայի դեմ ուղղված բազմաթիվ անօրինական միջամտության գործողություններն ստիպեցին միջազգային ավիացիոն հանրությանը հասկանալ, որ քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության ապահովման համար բավարար միջոցներ չեն ձեռնարկվում, որ ավիացիոն անվտանգությունն ինքնուրույն ոլորտ է, և դրա ապահովման համար պետք է պատասխանատու լինի մեկ կազմակերպություն:

1974 թվականի մարտի 22-ին Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ԻԿԱՕ) Ասամբլեան (Գագաթաժողովը) ընդունեց Չիկագոյի կոնվենցիայի թիվ 17 «Անվտանգություն, քաղաքացիական ավիացիայի պաշտպանությունը անօրինական միջամտության գործողություններից» հավելվածը⁴, որով ԻԿԱՕ անդամ երկրների համար սահմանվեցին քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում պարտադիր կատարման ենթակա անվտանգության չափորոշիչները, ինչպես նաև

անդամ երկրների կողմից նոր ընդունված անվտանգության չափորոշիչների կատարման նկատմամբ ԻԿԱՕ վերահսկողության մեխանիզմները:

Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման տարբեր փուլերում՝ ելնելով քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության համակարգման անհրաժեշտությունից, ընդունվել են թվով տասներկու կոնվենցիաներ և դրանց կից արձանագրություններ: Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կայացման, ավիացիայի ոլորտում միջազգային համագործակցության և հետագա զարգացման գործում իր նշանակությամբ առավել կարևոր կոնվենցիան Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության մասին կոնվենցիան է (Չիկագոյի կոնվենցիա), որն ընդունվեց 1944 թվական դեկտեմբերի 7-ին՝ ԱՄՆ-ի Չիկագո քաղաքում: Փաստացի Չիկագոյի կոնվենցիան հանդիսանում է Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կանոնադրությունը և տարբեր երկրների կողմից այդ կոնվենցիային միանալը նշանակում է ընդունել Կոնվենցիայի դրույթները և անդամակցել Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությանը: Եթե Չիկագոյի կոնվենցիայի ընդունման ժամանակ այն ստորագրել էին 52 պետություններ, ապա այսօր դրանց թիվը հանում է 190-ի: Հայաստանի Հանրապետությունը միացել է Չիկագոյի կոնվենցիային 1994 թվականի մարտի 24-ին⁵:

Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության ստեղծումից հետո քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության մասով ընդունվել են հինգ կոնվենցիաներ և կոնվենցիաների կից երկու արձանագրություններ, դրանք են.

1. «Օդանավում կատարվող հանցագործությունների և մի շարք այլ ակտերի մասին» կոնվենցիան՝ ընդունվել է Տոկիոյում 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ին: Հայաստանի Հանրապետությունը կոնվենցիային միացել է 1994 թվականի մարտի 29-ին:

2. «Օդանավերի անօրինական զավթումների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիան՝ ընդունվել է Հաագայում՝ 1970 թվականի դեկտեմբերի 16-ին: Հայաստանի Հանրապետությունը կոնվենցիային միացել է 1994 թվականի մարտի 29-ին:

3. «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ապօրինի գործողությունների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիան՝ ընդունվել է Մոնրեալում՝ 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ին: Հայաստանի Հանրապետությունը միացել է կոնվենցիային 1996 թվականի հոկտեմբերի 8-ին:

4. «Պլաստիկ պայթուցիկ նյութերի հայտնա-

բերման նպատակով դրանց դրոշմադրման մասին» կոնվենցիան՝ (կից հայտարարությամբ) ընդունվել է Մոնրեալում՝ 1991 թվականի մարտի 1-ին: Հայաստանի Հանրապետությունը միացել է կոնվենցիային 2005 թվականի մարտի 21-ին:

5. «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի հանդեպ անօրինական գործողությունների դեմ պայքարի մասին» կոնվենցիան՝ ընդունվել է Պեկինում՝ 2010 թվականի սեպտեմբերի 10-ին:

6. Մոնրեալի 1971 թվականի սեպտեմբերի 23-ի կոնվենցիային կից «Միջազգային օդանավակայաններում բռնության անօրինական ձեռնարկումների դեմ պայքարելու մասին» արձանագրությունը, ընդունվել է Մոնրեալում՝ 1988 թվականի փետրվարի 24-ին: Հայաստանի Հանրապետությունը միացել է այդ կոնվենցիային 1996 թվականի հոկտեմբերի 8-ին:

7. «Օդանավերի անօրինական զավթման դեմ պայքարի մասին» Տոկիոյի 1963 թվականի սեպտեմբերի 14-ի կոնվենցիայի լրացուցիչ արձանագրությունը ստորագրվել է Պեկինում՝ 2010 թվականի սեպտեմբերի 10-ին:

Ներկայումս աշխատանքներ են տարվում Պեկինի կոնվենցիային և լրացուցիչ արձանագրությանը միանալու ուղղությամբ:

Քաղաքացիական ավիացիայի դեմ ուղղված անօրինական միջամտության գործողությունների դեմ պայքարի նպատակով Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության (ԻԿԱՕ) կողմից ընդունված վերը նշված կոնվենցիաները մեծ դեր խաղացին անօրինական միջամտության գործողությունների դեմ արդյունավետ պայքարին և կարևոր հիմք հանդիսացան Չիկագոյի կոնվենցիայի թիվ 17 «Անվտանգություն, քաղաքացիական ավիացիայի պաշտպանությունը անօրինական միջամտության գործողություններից» հավելվածի (այսուհետ՝ Հավելված) մշակման և ընդունման համար: Հավելվածը պարունակում է ավիացիոն անվտանգության ապահովման մասով Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության սահմանած չափորոշիչները և առաջարկվող գործելակերպը: Ընդ որում, եթե չափորոշիչները ելնելով միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության և կանոնավոր գործունեության ապահովման անհրաժեշտությունից, ենթակա են միասնական ընդունման, պահպանման և կատարման անդամ երկրների կողմից, ապա Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից Հավելվածով ավիացիոն անվտանգության մասով առաջարկվող գործելակերպի կանոնների միասնական կիրառումը համարվում է որպես ցան-

կալի միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կանոնավոր գործունեության արդյունավետության անվտանգության ապահովման համար, որը սակայն ԻԿԱՕ անդամ երկրները պետք է ձգտեն պահպանել⁶: Հավելվածով առաջին անգամ սահմանվեց «անօրինական միջամտության գործողություններ» և «ավիացիոն անվտանգություն» հասկացությունները:

Այսպես, համաձայն Հավելվածի 1-ին գլխի 2-րդ կետի՝ «Քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության դեմ ուղղված անօրինական միջամտության գործողություններն են՝

- ա) թռիչքի ընթացքում գտնվող օդանավի զավթումը,
- բ) գետնի վրա գտնվող օդանավի զավթումը,
- գ) օդանավակայաններում և թռիչքում գտնվող օդանավում պատանդներ վերցնելը,
- դ) օդանավ, օդանավակայան և աերոնավիգացիոն օբյեկտներն ու ծառայություններ ապօրինի ներխուժելը,
- ե) օդանավակայանում և օդանավում հանցավոր նպատակներով զենքի, վտանգավոր սարքավորումների ու նյութերի տեղադրումը,
- զ) կեղծ տեղեկատվության հաղորդումը, որը վտանգում է թռիչք իրակացնող և գետնի վրա գտնվող օդանավի անվտանգությունը, ուղևորների, անձնակազմի անդամների, վերգետնյա անձնակազմի կամ հասարակության անվտանգությունն օդանավակայանային համալիրում կամ քաղաքացիական ավիացիայի համակարգի ծառայությունների տարածքներում⁷»:

Հավելվածի 1-ին գլխի 3-րդ կետով սահմանվեց, որ «Քաղաքացիական ավիացիայի ավիացիոն անվտանգությունը համալիր միջոցառումների համակարգ է, ինչպես նաև մարդկային և նյութական ռեսուրսներ, որոնք նախատեսված են ապահովելու քաղաքացիական ավիացիայի պաշտպանությունը անօրինական միջամտության ակտերից»:

Հավելվածի 2-րդ գլխի 2.1.1 կետով ներդրվեց ավիացիոն անվտանգության ապահովման համար ԻԿԱՕ անդամ երկրների պատասխանատվությունը սահմանող դրույթ, համաձայն որի՝ «Կոնվենցիային մասնակից երկրները ելնելով օդանավերի թռիչքների անվտանգության, կանոնավորության և արդյունավետության ապահովման անհրաժեշտությունից, քաղաքացիական ավիացիան անօրինական միջամտության ակտերից պաշտպանելու անհրաժեշտությունից, ստեղծում են կազմակերպություն, մշակում և ներդնում են կանոններ ու ընթացակարգեր»:

Չիկագոյի կոնվենցիայի Հավելվածով սահմանված դրույթների կիրառման, ինչպես նաև պետություններին քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության ապահովման նորմերի մշակման և ներդրման նպատակով օգնության ցուցաբերման համար 1970 թվականին Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության Ասամբլեան (Գազաթաժողովը) հանձնարարեց ԻԱԿՕ քարտուղարությանը մշակել ավիացիոն անվտանգության գծով Ձեռնարկ և Հավելվածում նոր չափորոշիչների սահմանելու դեպքերում աշխատանքներ տանել Ձեռնարկում անհրաժեշտ փոփոխություններ կատարելու ուղղությամբ:

Ձեռնարկի առաջին օրինակը հրատարակվեց 1971 թվականի նոյեմբերին և կրում էր Doc 8973 «Անօրինական միջամտության գործողություններից քաղաքացիական ավիացիայի պաշտպանության համար անվտանգության Ձեռնարկը» անվանումը (այսուհետ՝ Ձեռնարկ), որը հետագա տարիներին ելնելով Հավելվածի դրույթներին համապատասխանեցման անհրաժեշտությունից՝ ենթակվեց փոփոխությունների և ներկայումս ուժի մեջ է 2010 թվականի 7-րդ հրատարակությունը:

Ձեռնարկը իրենից ներկայացնում է ԻԿԱՕ անդամ պետության կողմից ներդրվող ավիացիոն անվտանգության միջոցները և դրանց կիրառման ուղիները լուսաբանող ծավալուն փաստաթուղթ, առանց հաշվի առնելու առանձին վերցրած երկրի յուրահատկությունները: ԻԿԱՕ անդամ երկրներն, իրենց հերթին, օգտվելով Հավելվածի դրույթներից և Ձեռնարկում ներառված ուղղորդող ու տեղեկատվական նյութերից, մշակում և ստեղծում են ավիացիոն անվտանգության մասով իրենց ազգային նորմատիվ իրավական բազան:

Այս իմաստով Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության համակարգը որպես քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառի բաղկացուցիչ մաս, ապահո-

ված է անհրաժեշտ նորմատիվ իրավական բազայով: Ելնելով Հայաստանի Հանրապետության տարածքի և հատկապես աշխարհագրական դիրքի առանձնահատկություններից, երկրի տնտեսության համար քաղաքացիական ավիացիայի առանցքային դերից, օդանավերի անձնակազմերի և ուղևորների անվտանգության ապահովման առաջնահերթություններից, թռիչքների անվտանգացիոն սպասարկման աշխատանքներում անվտանգության ապահովման կարևորությունից, Հայաստանի Հանրապետությունում ձևավորվել է ժամանակակից քաղաքացիական ավիացիայի դեմ ուղղված մարտահրավերներին համարժեք ավիացիոն անվտանգության համակարգ, որն իրենից ներկայացնում է անօրինական միջամտության գործողություններից քաղաքացիական ավիացիայի պաշտպանության իրավական և կազմակերպական միջոցառումների համակցություն:

Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության համակարգի մշտական կատարելագործումը և նրա համապատասխանեցումը Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության (ԻԿԱՕ) պահանջներին՝ կատարվում է Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից իրականացվող քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության ապահովմանն ուղղված միասնական քաղաքականության շրջանակներում: Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության ոլորտը կանոնակարգող բոլոր նորմատիվ իրավական ակտերը ընդունվել են Հայաստանի Հանրապետության կառավարության համապատասխան որոշումներով և դրանք ուղղված են անօրինական միջամտության գործողություններից քաղաքացիական ավիացիայի պաշտպանությանը:

¹ Տե՛ս, Антонян Ю.М. Терроризм. М., 1998. С. 7.

² Տե՛ս, Авдеев Ю.И. Особенности современного международного терроризма и некоторые правовые проблемы борьбы с ним, Российская Федерация сегодня, 2008, N 20. С.13.

³ Տե՛ս, Волинский-Басманов М.Ю., Волинский В.Ю., Цыгулев Г.И., Корнилов В.Н. Авиационная безопасность, Москва-2005г., С. 69.

⁴ Տե՛ս, Приложение 17. Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, Издание девятое, 2011. С. 1-1.

⁵ Տե՛ս, Волинский-Басманов М.Ю., Волинский В.Ю., Цыгулев Г.И., Корнилов В.Н., Авиационная безопасность, Москва-2005г., С. 111.

⁶ Տի՛ւ, Волинский-Басманов М.Ю., Волинский В.Ю., Цыгулев Г.И., Корнилов В.Н., Авиационная безопасность, Москва-2005г., С. 112.

⁷ Տի՛ւ, Приложение 17. Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, Издание девятое, 2011. С. 1-1.

Գրականության ցանկ

1. Антонян Ю.М., Терроризм. - Москва, 1998.
2. Авдеев Ю.И., Особенности современного международного терроризма и некоторые правовые проблемы борьбы с ним, Российская Федерация сегодня. 2008 - N 20.
3. Волинский-Басманов М.Ю., Волинский В.Ю., Цыгулев Г.И., Корнилов В.Н. Авиационная безопасность, Москва-2005г.,
4. Конвенция о Международной Гражданской Авиации (Чикагская Конвенция): ICAO Doc.7300, издание девятое - 2006 г.
5. Приложение 17. Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, Издание девятое, 2011.
6. Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, ICAO Doc.8973, издание девятое, 2009 г.

Արսեն Սոգոսյան

Заместитель начальника главного управления
гражданской авиации при правительстве РА,
соискатель академии государственного управления РА

ՐԵԶԻՍԵ

Սույն հոդվածում քննարկվում է թռչանքի անվտանգության հասկացությունը և քաղաքացիական օդուղիների անվտանգության հասկացությունը:

В статье представлены основные причины и последствия совершения террористических актов. Кроме того, обсуждалось место и роль Международной организации гражданской авиации в контексте борьбы с преступностью в области гражданской авиации. В Армении существует современный эквивалент системной авиационной безопасности принимая во внимание проблемы в области гражданской авиации. Оно представляет собой сочетание правовых актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и организационных мер защиты.

Ключевые слова: терроризм, преступность, гражданская авиация, конвенции и протоколы, Международная организация гражданской авиации.

Arsen Poghosyan

Deputy Director of the General Department of the Civil
Aviation at the Government of the Republic of Armenia,
PhD candidate at the Public administration academy of the Republic of Armenia

SUMMARY

The concept of terrorism and aviation security in civil aviation

The article presents the main causes and consequences of the commission of terrorist acts. In addition, in the article the place and role of the International Civil Aviation Organization in the context of combating crime in the field of civil aviation was discussed. In Armenia, there is a modern equivalent of systemic aviation security taking into account the problems in the field of civil aviation. It is a combination of legal acts of unlawful interference with civil aviation and organizational protection measures.

Keywords: Terrorism, crime, civil aviation, conventions and protocols, the International Civil Aviation Organization.