

Сабырова К.Ж.

ТЕРРОРИСТИЧЕСКИЕ АКТЫ НА ТРАНСПОРТЕ: ИСТОРИЯ И ГЕНЕЗИС СОВРЕМЕННОСТИ

K.Zh. Sabyrova

TERRORIST ATTACKS ON TRANSPORT: HISTORY AND GENESIS OF MODERNITY

УДК: 343.341:[351.811.12+656.2/4]

Статья посвящена одной из опаснейших явлений современности – терроризму. Автором изложены данные о крупнейших террористических актах в мире, а также на основании выводов экспертов проведен анализ особенностей террористических актов на транспорте.

Ключевые слова: терроризм, история, транспорт, безопасность.

Макала азыркы учурдагы бирден-бир коркунучтуу көрүнүш терроризмге арналган. Автор тарабынан дүйнөдөгү үчүрүлүк актылар жөнүндө маалыматтар баяндалган. Ошондой эле серепчилердин тыянактарынын негизинде транспорттогу террордук актылардын өзгөчөлүгүнө талдоо жүргүзүлгөн.

Негизги сөздөр: транспорттогу террордук актылар, тарых, коопсуздук.

Article is dedicated to one of the most dangerous phenomena of our time – terrorism. The author sets out the facts of the largest terrorist attacks in the world, and based on the findings of the experts analyzed the terrorist attacks on transport.

Key words: terrorism, history, transport, security.

Терроризм – одно из опаснейших явлений современности. Терроризм не знает границ, он угрожает международному миру и безопасности, сеет страх, ставит под угрозу дружественные отношения между государствами, угрожает жизни, здоровью и правам человека, свободам и демократическим устоям общества и государства. Поэтому для решения этой глобальной проблемы объединяются усилия многих стран мира.

Большинство взрывов бомб, в том числе и с участием террористов-самоубийц, в последние два десятилетия происходило в общественных местах, на улицах, магазинах, в автобусах и автомобилях. Кроме самого взрыва, серьезную опасность также представляет возникающая паника - спасающиеся люди способны нанести друг другу тяжелые травмы [1].

В 2006 году исследовательская корпорация RAND опубликовала доклад, авторы которого исследовали причины, по которым террористические структуры часто выбирают в качестве целей атак объекты транспортной инфраструктуры. По мнению авторов, это объясняется тем, что в результате таких терактов, как правило, погибает большое число жертв, они вызывают повышенный интерес СМИ и порождают беспокойство большого количества людей, опасаящихся, что следующей жертвой могут стать они или их близкие [2].

Эксперты на основании изучения многолетней статистики склоняются к выводу, что для организации взрывов бомб террористы не должны обладать особыми организационными способностями и значительными ресурсами¹.

По оценкам экспертов Института Национальной Безопасности (The National Security Institute), заблаговременно обнаружить взрывное устройство невероятно сложно, поскольку взрывное устройство может быть замаскировано практически под любой предмет, который может быть доставлен на место взрыва самым неординарным образом. Все взрывные устройства, которые использовали и используют террористические структуры, имеют лишь одну схожую черту – они изначально разрабатываются для того, чтобы быть взорванными [3].

Наиболее опасны бомбы, которые закладываются в автомобилях, поскольку они имеют наибольшую убийственную силу и их взрыв приводит к значительным жертвам и разрушениям. Противостоять подобным угрозам крайне сложно, потому что досмотр всех без исключения автомобилей невозможен.

Небольшие взрывные устройства особо опасны в том случае, если они взрываются вблизи газовых и электрических коммуникаций внутри зданий, а также в торговых помещениях, заполненных людьми. В последние годы возросла вероятность того, что взрывное устройство на месте взрыва доставит человек, не желающий сохранения собственной жизни.

Если обратиться к истории терактов на транспорте [4], то хронология выглядит следующим образом.

1881 год. Россия, Санкт-Петербург. Боевики организации "Народная Воля" убили царя Александра II, взорвав его карету. Ранее народо-вольцам удалось взорвать царский поезд. Народо-вольцы использовали "бомбовую" тактику, которую несколько десятилетий активно применяли европейские анархисты и революционеры.

1933 год. Бельгия. Впервые в истории гражданский авиалайнер компании Imperial AW был уничтожен в результате взрыва бомбы, пронесенной на борт. Виновников преступления так и не нашли: в

¹ До 80% всех бомб, применявшихся террористами на протяжении последних десятилетий, были изготовлены в домашних условиях или в примитивных лабораториях. Относительно редко террористы используют армейское вооружение - гранаты, мины, авиабомбы и пр.

его организации обвиняли коммунистов, нацистов, националистов и анархистов. С 1950-х годов взрывы бомб на борту пассажирских самолетов стали настоящим проклятием авиакомпаний.

Взрывы самолетов. В 1955 году в США авиалайнер был впервые взорван преступником-одиночкой. Преступление совершил американец, желавший получить страховку после гибели матери, находившейся на борту самолета.

Начиная с 1960-х годов попытки пронести взрывчатку на борт самолетов стали постоянными. Вероятно первым самолетом, уничтоженным "классическими" террористами с помощью бомбы, был лайнер компании Cubana Airlines, в 1976 году совершавший рейс из Барбадоса в Гавану. Погибло 73 человека. В организации этого преступления был обвинен кубинец, бежавший из Кубы в Венесуэлу, член одной из экстремистских организаций кубинских эмигрантов-антикоммунистов.

В 1983 году сикхские националисты заложили бомбу в самолет авиакомпании Air India. В результате взрыва погибли 329 пассажиров и членов экипажа лайнера. До 11 сентября 2001 года этот теракт считался наиболее кровавым преступлением террористов.

Террористы из Народного Фронта Освобождения Палестины впервые начали использовать новую тактику доставки взрывных устройств на борт пассажирских самолетов: они передали заминированный багаж ни о чем не подозревавшим пассажирам (в обоих случаях это были юные девушки). Ныне всех пассажиров предупреждают о том, что перед полетом они не должны брать пакеты и чемоданы у незнакомых им людей.

1973 год. Испания, Мадрид. Члены баскской сепаратистской организации ЭТА взорвали автомобиль, в котором находился премьер-министр Испании. Премьер-министр погиб. Первая успешная бомбовая атака такого рода в современной истории.

1977 год. СССР, Москва. Первый взрыв бомбы в метро. Армянские националисты из партии "Дашнакцютюн" взорвали на станции метро "Бауманская" бомбу, заложенную в чугунную гусятницу. Погибло 6 человек. Впоследствии террористы организовывали взрывы в метро в Баку (Азербайджан), Париже (Франция) и Нью-Йорке (США).

1979 год. Великобритания. Боевики Ирландской Республиканской Армии доставили бомбу на борт яхты, где находился видный британский политик - лорд Маунтбаттен. В результате взрыва лорд и еще три человека погибли. Вероятно, это первый случай, когда террористы организовали взрыв бомбы на борту тщательно охраняемого судна.

1983 год. Франция, Париж. Впервые мишенью террористов стали пассажиры международных аэропортов. Взрыв в международном аэропорту Орли организовали члены армянской террористической организации ASALA. Семь человек погибло, 60 получили ранения. Аэропорты на некоторое время

стали одной из наиболее привлекательных мишеней для бомбистов.

1985 год. Болгария, Бургос. Первая террористическая атака в пассажирском поезде. Число жертв неизвестно. Атаку организовали этнические турки - жители Болгарии.

1987 год. Пакистан, Пешавар. Террористы, вероятно связанные с одной из враждующих афганских фракций, взорвали бомбу в рейсовом автобусе, убив несколько человек. В 1990-е годы пассажирские автобусы стали одной из излюбленных мишеней террористов. В последние годы особенно часто подобного рода теракты происходят в Израиле.

2000 год. Йемен, Аден. Впервые террористы использовали катер-бомбу. Катер, нагруженный взрывчаткой и управляемый смертником из "Аль Каеды", взорвался вблизи американского эсминца Cole. Погибло 17 моряков, 37 получили ранения. В 2000 году провалилась аналогичная атака против американского военного корабля Sullivan.

2001 год. США. Впервые террористы захватили четыре самолета и использовали их в качестве управляемых бомб, протаранив Всемирный Торговый Центр в Нью-Йорке и в здание Пентагона. В результате теракта погибли 2973 человека и 19 угонщиков. Результатом этой атаки стало кардинальное изменение политики США и многих других стран мира, вторжение в Афганистан и Ирак, экономический кризис и т.п.

В декабре 2001 года впервые бомба на борт самолета была доставлена в ботинке. Террорист Ричард Рейд (англичанин, принявший ислам) пытался взорвать лайнер авиакомпании American Airlines. Его обезвредили пассажиры и члены экипажа. С тех пор в аэропортах США ведется досмотр обуви пассажиров.

2004 год. Испания, Мадрид. Взрыв на железнодорожном вокзале, в результате которого погибли 191 человек, получили ранения 1,4 тыс. Взрыв организовала исламистская организация, связанная с "Аль-Каидой". После этой атаки Испания вывела свои войска из Ирака - впервые террористы смогли добиться выполнения политических требований в результате взрыва бомбы. Ранее террористы часто проводили взрывы бомб на железнодорожных вокзалах: наиболее известен теракт в Болонье (Италия) 1980 года, который организовали неонацисты. Тогда погибло более 80-ти человек.

2005 год. Великобритания. Лондон. Впервые проведена крупномасштабная атака на объекты городского транспорта. В час пик исламисты практически одновременно взорвали три бомбы в трех поездах метро, часом позже был взорван автобус с пассажирами. В результате, погибли четверо террористов и 52 пассажира. Работа лондонской подземки и многих иных служб была парализована на несколько дней.

2006 год. Великобритания. Лондон. Спецслужбы Великобритании объявили о раскрытии заговора по взрыву трансатлантических авиалайнеров.

Террористы впервые в истории намеревались использовать "жидкую взрывчатку". Ныне большинство авиакомпаний запрещают проносить в ручной клади любого рода жидкости.

30 декабря 2006 года Мадрид, Испания. Произошел взрыв на автомобильной стоянке четвертого терминала аэропорта Barajas. Взрывчатое вещество было заложено в мини-фургон Renault Traffic. В результате взрыва два человека погибли и более 30 человек получили легкие ранения. Незадолго до взрыва неизвестный, представившийся членом ЭТА, трижды звонил по телефону в различные службы, предупреждая о взрыве, что позволило полиции заранее оцепить стоянку.

Вспомним о самых громких террористических актах на общественном транспорте в России за последние годы.

В конце 2007 г. в России произошло сразу два теракта в рейсовых автобусах: 9 декабря - в Невинномысске Ставропольского края, а 22 ноября - на административной границе Северной Осетии и Кабардино-Балкарии. В первом случае два человека погибли, девять получили ранения, во втором - погибли восемь, пострадали около 60 человек.

Шестого ноября 2008 г. во Владикавказе был совершен теракт, в результате которого погибли 12 человек, почти 40 получили ранения. На остановке около кинотеатра "Дружба" в тот момент, когда там находилось маршрутное такси, заполненное пассажирами, сработала бомба. Взрывной волной в соседних домах были выбиты стекла, а "ГАЗель" получила сильные повреждения. Бомбу привела в действие террористка-смертница.

Двадцать седьмого ноября 2009 г. скорый поезд 166 "Невский экспресс" сообщением Москва - Санкт-Петербург потерпел крушение на ОЖД. Сработало взрывное устройство мощностью около 7 кг в тротиловом эквиваленте. Погибли 28 человек, свыше 90 получили различные ранения[5].

В 2010 г. теракт произошел в метрополитене Москвы: в утренний час пик 29 марта на Сокольнической линии - на станциях "Лубянка" и "Парк культуры" - с интервалом в 45 минут прогремели два взрыва. Погибли 40 человек, более сотни получили ранения. Спустя несколько недель после трагедии следствию удалось установить личности всех организаторов и исполнителей преступления[6].

Двадцать четвертого января 2011 г. теракт, произошедший в московском аэропорту "Домодедово", унес 37 жизней. Смертник находился в толпе встречающих - в общей зоне, рядом с залом международных прилетов, неподалеку от кафе "Азия". Он выкрикнул: "Я вас всех убью!", после чего привел взрывное устройство в действие. В районе аэропорта с целью недопущения новых взрывов с использованием пультов дистанционного управления некоторое время глушили мобильную связь.

Как известно, история формирования глобальной системы мероприятий по борьбе с терроризмом на транспорте берет свое начало с событий,

произошедших в США 11 сентября 2011 года. Не будем описывать, что произошло в тот день, все события достаточно подробно освещены в СМИ, остановимся подробнее только на нормативно-правовых последствиях. Итак, конгрессом США 27 ноября 2002 г. была образована Национальная комиссия по расследованию террористических нападений на Соединенные Штаты Америки (публичный закон 107-306) с целью изучить обстоятельства, предшествовавшие терактам 11.09.01 и составить рекомендации по предотвращению подобных инцидентов в будущем. Результатом работы комиссии является доклад, содержащий 37 рекомендаций в рамках трехмерной стратегии: атаковать террористов и их организации; предотвращать дальнейший рост исламского терроризма; защищаться от будущих терактов и готовиться к ним [7]. Среди них:

1. Образование единого ведомства по борьбе с терроризмом. В тот период в разведывательное сообщество США входило 15 агентств и ведомств гражданской и военной разведки.

2. Создание нового более мощного Национального контртеррористического центра, который будет собирать разведанные в США и за их пределами.

3. Усиление обмена информацией во всех ведомствах правительства США по децентрализованным сетям и с использованием сетевой системы обмена информацией, превосходящей традиционные правительственные границы. Централизация и усиление надзора Конгресса за разведкой и внутренней безопасностью. Укрепление кадров национальной безопасности в ФБР и уточнение задач министерств обороны и внутренней безопасности.

4. Быстрое завершение работы по созданию биометрической системы досмотра граждан при въезде и выезде из страны. Часть этой системы должна быть непосредственно направлена на выявление перемещений террористов.

5. Распространение и защита американских идеалов в исламском мире путем гораздо более активной общественной дипломатии, особенно среди студентов и неправительственных лидеров.

6. Выработка комплексной коалиционной стратегии силового противодействия исламскому терроризму.

Современное международное право дает основу для борьбы с преступлениями, совершаемыми во время террористических актов, и привлечения к ответственности их исполнителей и организаторов. Документы ООН и ее специализированных учреждений (Международной морской организации, Международной организации гражданской авиации, Международного агентства по атомной энергии) вооружают международное сообщество правовыми средствами для принятия необходимых действий и способствуют созданию региональной национальной правовой базы для отражения угрозы международного терроризма и его преследования в уголовном порядке.

Борьба с терроризмом занимает важное место в деятельности региональных организаций – СНГ, Совета Европы, Европейского союза, ОБСЕ, Лиги арабских государств, Организации Исламская конференция, Организации американских государств, Шанхайской организации сотрудничества и др.

Кыргызская Республика рассматривает терроризм как серьезную угрозу международной безопасности и поддерживает усилия международного сообщества по созданию необходимых условий для его искоренения. В Кыргызская Республика создана значительная правовая база, регулирующая деятельность по борьбе с терроризмом, в частности были приняты Законы Кыргызской Республики "О противодействии терроризму" [8], "О противодействии финансированию терроризма и легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем" [9]. Разрабатываются и реализуются соответствующие профилактические, режимные, организационные и иные меры, анализируются процессы в области незаконной миграции, обеспечивается контроль за пребыванием на территории Кыргызстана иностранных граждан и лиц без гражданства.

Кыргызская Республика осуществляет международное сотрудничество с другими иностранными государствами на основе двусторонних международных договоров межправительственного и межведомственного характера, на основании которых осуществляется взаимодействие правоохранительных органов Кыргызской Республики с право-

охранительными органами иностранных государств.

Литература:

1. Юрий Райхель. Системная проблема. <http://www.day.kiev.ua/ru/article/den-planety/sistemnaya-problema>
 2. История терактов на транспорте. От народовольцев до наших дней. http://newsru.com/world / 24_jan_2011/transpbombing.html
 3. Рассел. Типы взрывных устройств. Сайт Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) юридический институт <http://do.gendocs.ru/docs/index-156144.html?page=4>
 4. История терактов на транспорте: от народовольцев до наших дней. 24 января 2011 г. <http://vecherniy.kharkov.ua/news/48146/>
 5. РИА Новости/ <http://ria.ru/spravka/20100329/216981517.html#13673301553793&message=resize&relto=register&action=addClass&value=registration#ixzz2RxGgh9jO>
 6. РИА Новости <http://ria.ru/spravka/20131021/971564299.html#ixzz2j1rRG6Hh>
- История закона о транспортной безопасности №16-ФЗ // http://egisotb.ru/fz-16_history/
8. Закон Кыргызской Республики от 8 ноября 2006 года N 178 "О противодействии терроризму". В редакции Законов КР от 6 февраля 2009 года N 39, 17 марта 2009 года N 83, 26 июля 2011 года N 148.
 9. Закон Кыргызской Республики от 31 июля 2006 года N135 "О противодействии финансированию терроризма и легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем". В редакции Законов КР от 2 июня 2009 года N179, 25 июля 2012 года N 123.

Рецензент: д.ю.н., профессор Ким О.Д.