

## **ЗАХОДИ УБЕЗПЕЧЕННЯ ОБ'ЄКТІВ АВІАЦІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

**Ігор Ростиславович ШИНКАРЕНКО,**

*кандидат юридичних наук, професор,  
професор кафедри права Національного  
аерокосмічного університету  
ім. М. Є. Жуковського «Харківський  
авіаційний інститут»*

**Ірина Ігорівна ШИНКАРЕНКО,**

*кандидат юридичних наук,  
доцент кафедри ОРД та розкриття  
злочинів Харківського національного  
університету внутрішніх справ*

Проведене нами та попередниками дослідження, дозволяє констатувати, що на території об'єктів критичної інфраструктури взагалі та авіаційного транспорту, зокрема, можуть створюватися: підприємства та організації, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи; суб'єкти господарювання, що надають послуги із харчування, побутового обслуговування пасажирів, послуги із продажу різних товарів, із перевезення авіапасажирів автомобільним транспортом і таксі; сервісні служби з обслуговування пасажирів; банківські відділення; пункти обміну валют; пунктів з прокату автомобілів; сервісних служб надання послуг зі стоянки автомобілів; офіси туроператорів то що.

Наведене відноситься до поняття безпеки взагалі об'єкта критичної інфраструктури та авіаційного транспорту зокрема. Це інтегроване поняття в залежності від виду об'єкту та окремих напрямків діяльності поділяється на конкретні види. Стосовно об'єктів авіаційного транспорту, безпека об'єкта диференціюється на: безпеку авіації (БА); авіаційну безпеку (АБ); безпеку польотів (БП); економічна безпека (ЕБ); фінансова безпека (ФБ); кадрова безпека (КБ); особиста безпека (ОБ); фізична безпека об'єкта (ФБО); інформаційна безпека (ІБ); матеріально-технологічна безпека (МТВ) [1-5].

Якщо розглядати об'єкт інфраструктури авіаційного транспорту відповідно до наведених видів безпеки то його нормальне функціонування визначається ступенем захищеності від всього комплексу загроз то виникає системна проблема формування комплексного поняття його забезпечення.

Одним з напрямків нейтралізації загроз та забезпечення об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту є здійснення заходів спрямованих на встановлення та нейтралізації умов реалізації загроз попередження кримінальних правопорушень, нейтралізацію загроз нормальній діяльності об'єктів критичної інфраструктури авіаційного транспорту. Значний прогрес у цьому напрямку зроблений після 11 вересня. Так у США складено списки неблагонадійних пасажирів. Таких списків два. В першому – ті ,

кого підозрюють в терористичній діяльності. Цим особам заборонено продавати авіаквитки. В другому списку ті, чия діяльність викликає у правоохоронних органів підозру. Як правило, в таких випадках проводиться додатково перевірка багажу. Існує також перелік категорій людей, на поведінку яких рекомендовано звернути особливо увагу. До цих категорій належать пасажери, що купують квитки в останній момент, чи розраховуються готівкою або купують квитки в один кінець [6, с. 20].

Найбільш розповсюдженими превентивними заходами щодо виявлення та нейтралізації загроз безпеки об'єктам авіаційної інфраструктури є запровадження рівнів допуску персоналу у конкретно визначену зону. Підставою надання таких допусків є збір та аналіз інформації про кандидатів на посади та визначення необхідності допуску конкретної особи. Проведений аналіз дисертаційних досліджень у галузі «Права» та «Правоохоронної діяльності» свідчить про відсутність системно-комплексних досліджень з превентивної діяльності та здійснення координації діяльності правоохоронних органів та служб авіаційної безпеки щодо виявлення та нейтралізації загроз об'єктам авіаційної інфраструктури, повітряним суднам, пасажирам персоналу фірм, установ та організацій, що здійснюють свою діяльність в межах означеної інфраструктури.

До інноваційних технологій забезпечення безпеки об'єктів є впровадження біометричних, мульті - біометричних, мультимодальних та багатофакторних методик ідентифікування імовірних суб'єктів кримінальних правопорушень. У США, Англії, Японії та Канаді в найбільших аеропортах введені в дію програми супроводу авіапасажирів, які часто мандрують. Учасники цієї програми завдяки ідентифікації за відбитками пальців, райдужною оболонкою ока та зображенням обличчя проходять передпольотний контроль приблизно за 30 секунд. [7, с. 49, с. 51]. Використання нового покоління спеціальних технічних засобів контролю, а також прикладних психологічних методик виявлення потенційно небезпечних пасажирів з точки зору можливості здійснення протиправних дій.

Досвід діяльності інфраструктури авіаційного транспорту країн світу свідчить, що останнім часом позитивні перспективи отримали також засоби ідентифікації за голосом – вони набувають дедалі більшого поширення [8]. В аеропортах (Ізраїль) уже почала працювати система голосового профайлінгу. Методика «профайлінгу» служить для поведінкового моніторингу пасажирів з метою виявлення потенційно небезпечних осіб. Система голосового профайлінгу оцінює не те, що пасажир говорить, а то, як він це говорить, оцінює рівень його хвилювання, коливання тембру голосу [9].

На наш погляд застосування профайлінгу у сукупності з ідентифікацією за голосом на ґрунті голосового «відбитку» сформованого у і комп'ютерної системі може зіставлятись із будь-якою фразою, вимовленою людиною [10; 11] та сприяти її ідентифікації та в подальшому визначити його небезпечність для об'єкта інфраструктури авіаційного транспорту.

Таким чином можемо враховуючі види загроз стан матеріально-технічного убезпечення об'єктів авіаційного транспорту існуючі недоліки в організації діяльності служби безпеки об'єктів можемо підвести підсумки.

Враховуючі наведене, можемо запропонувати імовірні напрямки вирішення означених проблем: 1) з метою забезпечення інформаційної об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту здійснити заходи спрямовані на формування правових, технологічних та організаційних засад захисту інформаційного простору; 2) розробити наукові засади впровадження біометричних, мультибіометричних, мультимодальних та багатофакторних методик впровадження інноваційних моніторингу осіб на території об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту; 3) запровадити підготовку кваліфікованого персоналу в сфері убезпечення авіаційного транспорту в межах спеціальності 081 «Право» другого – магістерського рівня вищої освіти для підрозділів безпеки об'єктів авіаційного транспорту; 4) запровадити проведення сумісних профілактичних заходів службами безпеки установ, фірм та організацій об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту та національної поліції з метою встановлення підозрілих осіб в районах їх розташування; 5) сумісно з Національною поліцією, ДПСУ, СБУ та авіаційною службою України запровадити формування інтегрованого банку даних «неблагонадійних пасажирів» за аналогом США.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 2017. № 16, ст.199.
2. Про транспорт: Закон України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1994, № 51. ст.446.
3. Горбулин В. Национальная безопасность Украины и международная безопасность. *Политическая мысль*. 1997. № 1. С. 76-88.
4. Сидорчук О. Г. Соціальна безпека: державне регулювання та організаційно-економічне забезпечення: моногр. Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2018. 492 с.
5. Шинкаренко І. Р., Спіцина Г. О. Актуальні проблеми убезпечення об'єктів авіаційного транспорту в умовах сьогодення. *Актуальні проблеми забезпечення публічного порядку та безпеки в сучасних умовах: вітчизняний та міжнародний досвід: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (Дніпро, 25 жовт. 2019 р.). Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2019. С. 278-281.
6. Камінський В. В. Боротьба з повітряним тероризмом має починатися с землі. *Наука і техніка Повітряних Сил ЗСУ*, 2014, № 1(14). С. 16-23.
7. Захаров В. П., Рудешко В. І. Біометричні технології в XXI столітті та їх використання правоохоронними органами: посібник. 2-ге вид., доп. Львів: ЛьВДУВС, 2015. 492 с.
8. Инженерно-организационные основы обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации / [З. Т. Крохин, Ф. И. Скрипкин, В. З. Шестаков и др.]. Москва: Транспорт, 1987. 175 с.
9. Идентификация по голосу. URL.: <http://www.bioblink.ru/technology/>
10. Гушер А.И. Проблема терроризма на рубеже третьего тысячелетия новой эры человечества/ *Евразийский вестник*. 2000. № 3.
11. Биометрия. Сам себе пароль. 07 июля 2007 г... URL : <http://www.ean.ru/art1>.