

# АВІАЦІЙНА ТА РАКЕТНО-КОСМІЧНА ТЕХНІКА

УДК 37.013:656.7

DOI <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2024.5.1/02>**Стратонов В.М.**

Льотна академія Національного авіаційного університету

**Юрченко Д.С.**

Льотна академія Національного авіаційного університету

## АНАЛІЗ БЕЗПЕКОВОГО СТАНУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: РИЗИКИ ВЕРБУВАННЯ ТА ПІДКУПУ СПІВРОБІТНИКІВ СЛУЖБИ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

У статті розглядаються актуальні питання безпекового стану цивільної авіації в Україні та світі. Сучасні виклики та загрози вимагають постійного аналізу стану авіаційної безпеки з метою пошуку адекватних та ефективних заходів для її зміцнення. Проаналізовано інтенсивність конфліктів у світі за останні 10 років. Виявлено, що ризики для безпечного функціонування цивільної авіації знаходяться в площині не лише прямого впливу збройних конфліктів, але також можуть виникати в результаті актів незаконного втручання. Проведений аналіз актів незаконного втручання у світі показав, що за останні декілька десятиліть можливості злочинців та терористів для їх здійснення тільки збільшуються. Порівняно із 1993 роком, коли основна частка актів незаконного втручання була нападами на повітряні судна (62,5%), у 2022 році більшість – це атаки на аеропорти чи інші об'єкти цивільної авіації. Окрім цього, за підсумками 2022 року в світі було зареєстровано найбільшу кількість актів незаконного втручання за останні 30 років (61 випадок). Подібні факти та тенденції підтверджують тезу про те, що незважаючи на вживані заходи щодо зміцнення безпеки цивільної авіації, у злочинних угруповань залишається багато можливостей для здійснення нападів. При цьому періодично трапляються випадки, коли відбувається підкуп чи вербування співробітників служб авіаційної безпеки злочинними угрупованнями з метою здійснення терористичних актів чи інших протиправних дій. Окрім цього у роботі було проаналізовано існуючі методики, які застосовуються на етапах підбору та прийняття на посаду співробітників, робота яких пов'язана з безпекою: митників, суддів та ін. Встановлено, що ефективними засобами перевірки є – проходження перевірки за допомогою поліграфу, проходження спеціального тестування, що складається з кількох етапів тощо. Тому важливим завданням на сучасному етапі формування ефективної системи забезпечення авіаційної безпеки є виявлення неблагодійних осіб серед співробітників служби авіаційної безпеки.

**Ключові слова:** цивільна авіація, служба авіаційної безпеки, акти незаконного втручання, авіаційна безпека, підкуп, вербування, кадрова безпека.

**Постановка проблеми.** Актуальність комплексу питань, пов'язаних із забезпеченням безпекового стану в сучасній системі міжнародних відносин, обумовлена, передусім, безпрецедентною взаємозалежністю країн світу в ХХІ столітті. Україна як активний учасник міжнародних відносин зазнала суттєвого зовнішнього агресивного впливу з боку сусідньої держави, що негативним чином позначилося на її безпековому стані. При цьому це стосується як національної безпеки України, так і окремих її складових, однією з яких є безпековий стан цивільної авіації (ЦА).

Повномасштабне вторгнення армії РФ на територію України 24 лютого 2022 року критичним чином змінило життя всієї країни. Наслідком російської агресії стало повне закриття повітряного простору над територією України та масове блокування діяльності вітчизняної ЦА, але навіть після закінчення війни та відновлення діяльності ЦА, ризики для неї залишатимуться. Тому актуальним завданням на сьогодні є виявлення тих небезпек, які можуть мати місце в сфері ЦА, що у подальшому дозволить розробити заходи для усунення чи мінімізації негативного впливу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичні аспекти безпекового стану, а також забезпечення національної безпеки в сфері функціонування ЦА активно досліджуються як вітчизняними, так і зарубіжними науковцями, серед яких варто виділити: Г.П. Ситника [1], Б.Б. Бабкіну [2], В.П. Горбатенко [2], Л.С. Єрмоленко-Князеву [8], Л.В. Мошняга [8], А.С. Філіппова [10] та інших. Однак, незважаючи на велику кількість наукових досліджень, присвячених забезпеченню авіаційної безпеки (АБ) в сфері ЦА, питання її зміцнення в умовах сучасних викликів та загроз потребують проведення подальших досліджень.

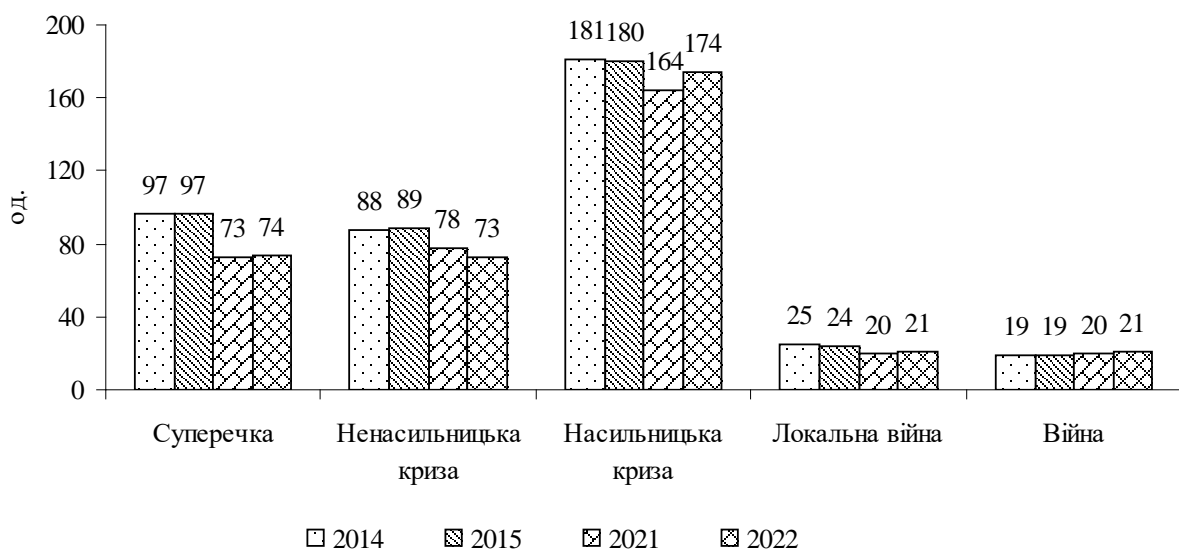
**Постановка завдання.** Метою статті є аналіз безпекового стану у світі та Україні у контексті діяльності цивільної авіації.

**Виклад основного матеріалу.** ЦА є невід’ємною складовою сучасного світу. Широкий спектр напрямів використання ЦА створює безліч ризиків її для безпекового стану, який може погіршуватися як внаслідок об’єктивних чинників, так і внаслідок впливу людського фактору. Сучасний світ є вкрай турбулентним та непередбачуваним. В таких умовах забезпечення безпеки ЦА перетворюється на завдання підвищеної складності. При цьому різного роду соціально-політичні кризи та воєнні конфлікти створюють значні перешкоди на шляху вирішення завдання з підтримання належного рівня АБ.

До основних причин загострення ризиків, що впливають на рівень безпекового стану та сприяють появі різного роду криз, конфліктів, війн

у світі у ХХІ столітті Г.П. Ситник відносить наступні п’ять чинників: 1) соціальна напруженість в державі, що має потенціал до переростання у соціально-політичну кризу; 2) численні факти порушення прав та свобод людини, що гарантовані їй на законодавчому рівні; 3) відхилення від встановлених правил та домовленостей міжнародних режимів, якими регулюються питання підтримки миру та забезпечення міжнародної безпеки; 4) підтримка керівництвом держави терористичних організацій; 5) дії щодо виготовлення та розповсюдження зброї для масового знищення людей та всього живого [1, с. 20]. З теоретичної точки зору всю сукупність конфліктів у суспільно-політичному житті О.В. Бабкіна та В.П. Горбатенко пропонують розділити на три великі групи: конфлікт цінностей; конфлікт інтересів та конфлікт ідентифікації [2, с. 325–328].

В окремих країнах світу, включаючи Україну (НАЦ «УССД» – Недержавний аналітичний центр «Українські студії політичних досліджень» [3]), існують спеціалізовані організації, які проводять ґрунтовні дослідження щодо суспільно-політичного та безпекового стану. Так, визнаною у всьому цивілізованому світі організацією, якою досліджуються міжнародні конфлікти, є Гейдельберзький інститут дослідження міжнародних конфліктів (НПК). З 1991 року НПК активно досліджує виникнення, динаміку та врегулювання політичних конфліктів. З того часу на щорічній основі Інститут публікує відповідні звіти [4]. На рис. 1 наведено порівняльний аналіз інтенсивності кон-



**Рис. 1. Інтенсивність конфліктів у світі у 2014–2015 та у 2021–2022 рр. (за даними НПК)**

*Джерело: складено автором на основі [5]*

фліктів у світі у 2014–2015 та у 2021–2022 роках, що загалом дає змогу оцінити глобальний рівень безпекового стану у світі за останнє десятиріччя.

Таким чином, світ залишається достатньо турбулентним, різного роду конфлікти постійно виникають та продовжують існувати, що не дає змоги говорити про поліпшення безпекового стану.

Найбільший удар система безпеки України зазнала 24 лютого 2022 року після нападу армії РФ. Експерти називають цю війну наймасштабнішою та найбільш трагічною війною на європейському континенті з часів після завершення Другої світової війни. Основні ризики для ЦА пов'язані із небезпекою бути знищеними внаслідок ударів РФ, як це було із МН17 у липні 2014 року [6, с. 4–16], а також небезпекою потрапляння в зону ураження від дії сил протиповітряної обороти України, основним завданням якої є відбиття ракетних атак, які на постійній основі здійснюються РФ з самого початку повномасштабного вторгнення.

Однак, ризики для безпечного функціонування ЦА знаходяться в площині не лише прямого впливу збройних конфліктів. Досить часто злочинні чи терористичні угруповання намагаються здійснювати удари по ЦА використовуючи інші, більш витончені методи. Значні ризики для безпеки ЦА становлять так звані акти незаконного втручання (АНВ) (від англ. – acts of unlawful interference). Відповідно до ст. 86 Повітряного кодексу України [7] АНВ вважається будь-яка дія чи спроба вчинення актів, які несуть загрозу безпеці ЦА. Перелік актів незаконного втручання є чітко визначеним та включає 7 пунктів, від спроб незаконного захоплення повітряного судна

(ПС) до свідомого надання неправдивої інформації про загрозу як для ПС, так і для об'єктів ЦА на землі, пасажирів, екіпажу, наземного персоналу [8, с. 60–64]. Узагальненням інформації щодо зафіксованих актів незаконного втручання займається Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), одним з аспектів роботи якої є забезпечення безпеки авіаперевезень [9; 10, с. 201–205].

Аналіз структури АНВ може дати розуміння того, яким чином змінилися підходи злочинців щодо здійснюваних ними атак на ЦА. Так, у минулому ХХ столітті найбільша кількість АНВ була зафіксована у 1993 році та становила 48 випадків. За даними ІКАО [11, с. 14] того року по всьому світу було здійснено 30 нападів на ПС; 7 спроб таких нападів; 3 напади на об'єкти ЦА та 8 інших АНВ. У результаті атак 38 людей отримали поранення та 112 людей загинули. З того часу технічні можливості для здійснення нападів у злочинців лише збільшилися. Тому і статистика ІКАО щодо АНВ також розширилася. На рис. 2 представлено структуру АНВ у 2022 році, коли була зафіксована найбільша кількість АНВ за останні 30 років. У 2022 році зафіксовано 2 кібератаки, також мали місце 2 випадки використання авіації як зброї.

У цілому проведений аналіз дає змогу дійти висновку про те, що незважаючи на вживані заходи щодо забезпечення безпеки ЦА, у злочинців залишається багато можливостей щодо варіювання методів атак.

Очевидно, що персонал об'єктів ЦА відноситься до групи ризику з причин можливості потенційного впливу на їх діяльність ззовні. Тож,

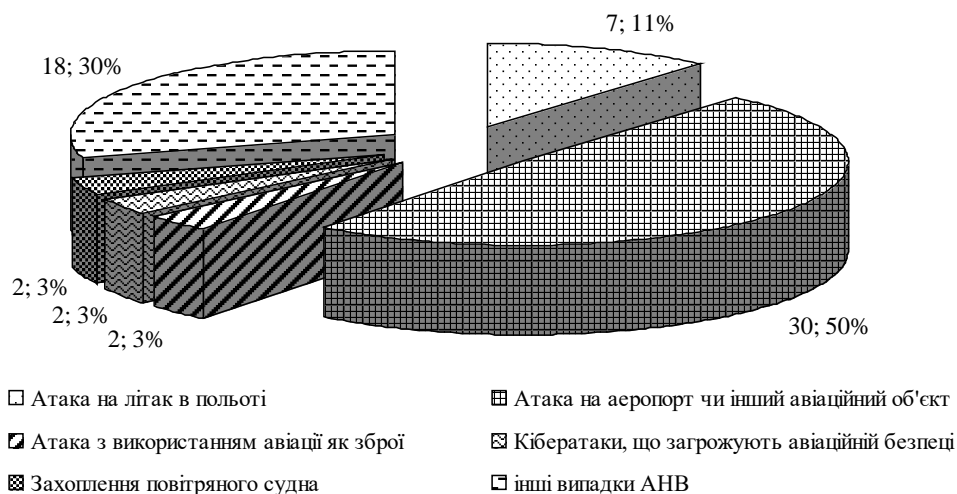


Рис. 2. Структура актів незаконного втручання у світі за типом інциденту у 2022 році

Джерело: складено автором на основі [12]

підкуп чи вербування співробітників об'єктів ЦА є одним зі способів організації АНВ [6, с. 12].

Зазначені дії щодо, наприклад, прибиральниці аеропорту чи ПС, можуть здійснюватися з метою подальшого спонукання особи до пронесення вибухового пристрою для вчинення АНВ. Однак підкуп та вербування здійснюються не лише для здійснення актів тероризму. Дуже часто подібні способи налагодження контакту зі співробітниками режимних установ здійснюються з метою контрабанди заборонених товарів (наркотичних речовин, цінних речей, предметів антикваріату), а також задля забезпечення трафіку з торгівлі людьми. Незалежно від мети, з якою здійснюється підкуп та вербування співробітників суб'єктів ЦА, подібні дії є протиправними та караються законом відповідно до національного законодавства тієї країни, де такий злочин було скоєно.

Завдання щодо попередження АНВ та загалом всіх протиправних дій проти ЦА покладено на службу авіаційної безпеки (САБ). Однак, не дивлячись на те, що на САБ покладено завдання із забезпечення безпеки, фіксуються випадки, коли саме співробітники САБ використовуються злочинними угрупованнями та терористичними організаціями для здійснення протиправних дій, що несуть шкоду чи створюють загрози та ризики безпечному функціонуванню ЦА.

Контент-аналіз відкритих джерел щодо випадків залучення співробітників САБ у злочинні схеми продемонстрував, що такі факти та інциденти можна умовно розділити на дві великі групи. Критерієм для сегментації виступає цільова установка злочинців щодо вербування (підкупу) співробітників САБ. З одного боку, вербування співробітників САБ проводиться з метою здійснення терористичного акту, з іншого – «економічна складова», тобто організація контрабанди заборонених речей, людей, підакцизних та підсанкційних товарів, виробів культурного та історичного значення, предметів старовини та ін.

Розглянемо більш докладно випадки підкупу та вербування співробітників ЦА за двома виділеними групами. У першому випадку саме завербована особа допомогла озброєним бойовикам безпечно проникнути в контрольовану зону аеропорту м. Донецьк під час захоплення летовища у 2014 році [6, с. 4–16]. Ще одним прикладом вербування співробітника аеропорту з метою вчинення терористичного акту стала катастрофа ПС Airbus A321 31 жовтня 2015 року, що виконував рейс № 9268 [13]. Причиною катастрофи фахівці-розслідувачі називають терористичний акт, який

було скоєно завдяки закладеному на борт ПС вибуховому пристрою. Слідство припускає, що вибуховий пристрій у ПС міг підкласти працівник аеропорту, підкуплений синайським відділенням «Ісламської держави». Вважається, що вибух було здійснено завдяки співробітнику аеропорту, який займався завантаженням багажу пасажирів та мав доступ на льотне поле. Відразу після того, як зловмисник помістив бомбу на борт ПС, терорист залишив своє робоче місце і втік з аеропорту. Щодо випадків вербування з метою отримання благ яскравим прикладом може служити приклад організації трафіку наркотиків через аеропорт Пуерто-Ріко в особливо великому обсязі (понад 20 тон кокаїну). Як відомо, у 2017 звинувачення були висунуті щодо 12 чинних та колишніх службовців, які могли бути задіяні у контрабанді.

Проаналізувавши існуючі методи з підбору персоналу нами було виокремлено традиційні, що передбачають обмеження щодо віку, відсутності судимості, наявності спеціальної освіти та громадянства [14].

Поруч з традиційними методами у різних режимних установах досить часто у практиці використовується так зване психофізіологічне інтерв'ю або просто – «поліграф», який істотно доповнює, а часто й перевершує інші методи одержання інформації. При цьому метод поліграфу є високорентабельним, оскільки перевірка займає набагато менше часу й коштує за загальним підрахунком значно дешевше, ніж тривалі кадрові перевірки. За твердженням експертів, використання поліграфу на 25% підвищує ймовірність того, що кандидат на роботу виявиться благонадійною та чесною людиною [15, с. 17–22].

Також в рамках реформи митної служби в 2021 році в Україні було запроваджено багату-ступеневе тестування посадовців митних органів щодо рівня їх компетенцій та благонадійності. На першому етапі передбачається перевірка професійних знань, що стосуються митного та антикорупційного законодавства. На другому етапі використовується GENERAL SKILLS TEST (Тест загальних навичок). Що стосується третього етапу тестування, то саме він спрямований на визначення рівня благонадійності посадовців. Свого часу проводилася подібна перевірка суддів на добросовісність за допомогою використання тестів HCS Integrity Check та BFQ-2. Основним завданням пілотного проекту щодо тестування посадовців митних органів на благонадійність є виявлення особистісних схильностей людини на здійснення протиправних дій на робочому місці.

Зміст тестів другого та третього етапу є секретним, тобто є закритими та не підлягають публічному оприлюдненню [16]. Одним із ефективних методів виявлення неблагонадійних осіб серед співробітників режимних установ також є комплекс психологічних тестів, розроблених ізраїльською компанією Midot. Послугами компанії користується, доречі, одна з найбільш безпечних авіакомпаній світу – EL AL. Методика Midot розрахована на оцінку благонадійності співробітників впродовж всього періоду роботи починаючи з відбору і закінчуючи звільненням. Інструменти оцінювання благонадійності співробітників за методикою Midot включають 150 тестів, що розподілені за сімома блоками. За результатами тестування кандидата на посаду автоматично формується звіт про його благонадійність, ймовірність здійснення протиправних вчинків, деструктивної поведінки у майбутньому.

**Висновки.** У результаті проведеного дослідження встановлено, що ризики для ЦА знаходяться в площині не лише прямого впливу збройних конфліктів, але також можуть виникати в результаті АНВ. Зокрема, підкуп та вербування співробітників САБ представляє доволі серйозну загрозу безпеці ЦА, й ці ризики багатократно зростають, оскільки в злочинних схемах та терористичних актах використовуються ті, хто повинен ці загрози попереджати та нівелювати. Окрім цього проаналізовано деякі методи, що використовуються у різних галузях господарювання з метою «відсіювання» неблагонадійних співробітників.

Перспектива подальших наукових досліджень полягає у виокремленні серед існуючих методів таких, які б дозволили по-перше перешкодити працевлаштуванню неблагонадійних осіб до САБ, по-друге, якщо ж все ж такі особи потрапили на посаду служби – допомогти їх ідентифікувати й таким чином попередити можливий злочин.

#### Список літератури:

1. Ситник Г.П. Воєнно-політичні конфлікти та міжнародна безпека. Київ. ТОВ «САК Лтд», 2023. 92 с.
2. Бабкіна О.В., Горбатенко В.П. Політологія: навчальний посібник. Київ: ВЦ, 2016. 568 с.
3. Індекс війни. Моніторинг воєнних конфліктів у світі 2023 року: офіційний сайт Недержавного аналітичного центру «Українські аналітичні студії стратегічних досліджень». Київ. 2023. 80 с. URL: <https://ussd.org.ua/2024/01/23/indeks-vijny-monitoryng-voyennyh-konfliktiv-u-sviti-2023-roku/> (дата звернення: 15.09.2024).
4. About the HIIC: офіційний веб-сайт The Heidelberg Institute for International Conflict Research (HIIC). 2023. URL: <https://hiik.de/hiik/organization/?lang=en> (дата звернення: 15.09.2024).
5. Conflict Barometer, 2022. 31th Annual Conflict Analysis. Heidelberg: HIIC, 2023. 181 p. URL: [https://hiik.de/wp-content/uploads/2023/05/CoBa\\_2022\\_00\\_01.pdf](https://hiik.de/wp-content/uploads/2023/05/CoBa_2022_00_01.pdf) (дата звернення: 15.09.2024).
6. Стратонов В.М., Мусієнко А.Д., Рубан А.П. Аналіз випадків державного тероризму щодо повітряних суден цивільної авіації. *Авіаційно-космічна техніка і технологія: Науково-технічний журнал*. Харків: ХАІ, 2023. – Т. 38, № 2. С. 4-16.
7. Повітряний кодекс України: закон України від 19 травня 2011 року № 3393-VI з останніми змінами та доповненнями № 3232-IX від 13.07.2023 р. URL: (дата звернення: 15.09.2024).
8. Мошняга Л.В., Єрмоленко-Князева Л.С. Акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації: теоретико-правовий аналіз. *Правовий часопис Донбасу / Law journal of Donbass*. 2024. № 1(86). С. 60-64.
9. About ICAO: офіційний веб-сайт The International Civil Aviation Organization (ICAO). 2024. URL: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> (дата звернення: 15.09.2024).
10. Філіппов А.С. Незаконні акти стосовно цивільної авіації: сучасна концепція в міжнародному праві. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 4. С. 201-205.
11. Appendix 1. Tables relating to the World of air transport in 2015: 2024. URL: [https://www.icao.int/annual-report-2015/Documents/Appendix\\_1\\_en.pdf](https://www.icao.int/annual-report-2015/Documents/Appendix_1_en.pdf) (дата звернення: 15.09.2024).
12. Annual Reports of the Council (1995-2023): офіційний веб-сайт The International Civil Aviation Organization (ICAO). 2024. URL: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx> (дата звернення: 15.08.2024).
13. Єгипет розслідує версію вибуху A321: BBC News Україна. URL: [https://www.bbc.com/ukrainian/news\\_in\\_brief/2015/11/151109\\_she\\_egypt\\_inquiry\\_a321](https://www.bbc.com/ukrainian/news_in_brief/2015/11/151109_she_egypt_inquiry_a321) (дата звернення: 15.08.2024).
14. Про затвердження Програми підготовки персоналу з авіаційної безпеки: наказ Міністерство транспорту та зв'язку України від 18.06.2007 року № 508 URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=04290EC052> (дата звернення: 15.08.2024).
15. Дектярєва Т.В. Визначення надійності кандидатів на роботу із використанням поліграфа. *Правничий вісник Університету «КРОК»: Проблеми психології*. 2012. № 4. С. 17-22.
16. Савченко О.С. Реформа митних органів. Офіційний сайт «МЕТА-consulting». 2021. URL: <https://meta-consulting.com.ua/blog/testi-dlia-mitno-sluzhbi/> (дата звернення: 15.08.2024).

**Stratonov V.M., Yurchenko D.S. ANALYSIS OF THE SECURITY STATE OF CIVIL AVIATION: RISKS OF RECRUITMENT AND BRIBERY OF AVIATION SECURITY SERVICE EMPLOYEES**

*The article deals with current issues of the security status of civil aviation in Ukraine and the world. Modern challenges and threats require constant analysis of the state of aviation security in order to find adequate and effective measures to strengthen it. The intensity of conflicts in the world over the past 10 years has been analyzed. Risks for the safe functioning of civil aviation are not only directly affected by armed conflicts, but may also arise as a result of acts of unlawful interference. The conducted analysis of acts of unlawful intervention in the world showed that over the past few decades, the opportunities of criminals and terrorists to carry them out have only increased. Cases of terrorist attacks (by types) in 1993 and 2022 are compared. In 1993, most involved attacks on aircraft, and in 2022, most involved attacks on airport infrastructure or other aviation facilities, the analysis found. In this year 2022, the largest number of acts of illegal attacks was recorded in the last 30 years. Such facts and trends confirm the thesis that despite the measures taken to strengthen the security of civil aviation, criminal groups still have many opportunities to carry out attacks. At the same time, there are occasional cases of bribing or recruiting employees of aviation security services by criminal groups for the purpose of carrying out terrorist acts or other illegal actions. In addition, the work analyzed the existing methods that are used at the stages of selection and acceptance of employees whose work is related to security: customs officers, judges, etc. Effective means of checking are – passing a check with the help of a polygraph, passing a special test consisting of several stages, etc. Therefore, an important task at the current stage of the formation of an effective system of ensuring aviation security is the identification of non-charitable persons among employees of the aviation security service.*

**Key words:** *civil aviation, aviation security service, acts of unlawful interference, aviation security, bribery, recruitment, personnel security.*