the use of specific expertise. That means that subject of forensic examination of each kind and type should be attributed to the study of circumstances on the basis of which scientific, organizational and technical measures of a preventive nature can and should be developed.

The empirical prerequisites for the emergence and development of forensic research have been investigated: accumulation of empirical facts in the theory of forensic science and other sciences, manifestation of integration processes. Formation of theoretical and applied foundations of private theory of expert prevention. The concept and structure of the private theory of expert prevention, its place and role in the theory of forensic science and judicial examination are considered. It is noted that the study of the current state of the theory and practice of private expert theory has allowed to establish that it has a common beginning and justification. Private theory of expert prevention as a system of interconnectedness includes: idea, principles, great empirical material, which is the cornerstone of the theory, general and specific tasks, functions and goals of the theory, etc.

On the basis of the conducted analysis it is proved that the principles of a systematic approach and construction, which provide its structure, connection with the general theory of forensic examination and the general theory of criminology, a combination of theoretical and applied (practical) researches serve as a justification for the creation of a private theory of expert prevention.

It is emphasized that the formation of the theory of expert prevention is the need to create this theory in order to successfully combat crime specific expertise using.

The relation between the concepts of "general forensic theory" and "private theory of expert prevention" has been investigated, since ambiguity of both scientific understanding and practical application is one of the main problems that cannot be overcome in the forensic research of the phenomenon of expert prevention. appropriate conceptual categorical apparatus.

Keywords: *criminalistics, forensic science, expert prevention, forensic science general theory, forensic science private theory, specific expertise, forensic science institutions.*

УДК 347.822.4(822.31):343.85

DOI: 10.31733/2078-3566-2020-2-253-262

**Ігор
ШИНКАРЕНКО[®]**
кандидат
юридичних наук,
професор

**Ганна
СПІЦИНА[®]**
доктор юридичних
наук, доцент

(Національний аерокосмічний університет імені М. Є. Жуковського
«Харківський авіаційний інститут»)

БЕЗПЕКА ОБ'ЄКТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ: ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ

Визначено, що підґрунтям ефективної діяльності з забезпечення об'єктів критичної інфраструктури є формування системи законодавчого визначення критеріїв віднесення до критичної інфраструктури держави відповідних об'єктів, зокрема й авіаційного транспорту. Підґрунтям законодавчої та організаційної діяльності у цьому сенсі є здійснення наукових досліджень, спрямованих на формування науково-організаційного забезпечення об'єктів авіаційного транспорту.

Констатовано, що поза межами предмета сучасних досліджень у безпековій сфері авіаційного транспорту та загалом усіх об'єктів критичної інфраструктури залишилися: теоретичні з'ясування сутності та співвідношення таких теоретично-прикладних категорій різних видів безпеки стосовно об'єктів критичної інфраструктури та авіаційного транспорту. Недостатньо досліджені причини та умови формування загроз безпеці всієї інфраструктури авіаційного транспорту України. Визначено необхідність розробки теоретико-прикладних та правових проблем безпеки

© Шинкаренко І.Р., 2020

ORCID iD : <https://orcid.org/0000-0001-5524-2259>;
sir2009@ukr.net

© Спіцина Г.О., 2020

ORCID iD : <https://orcid.org/0000-0002-6677-6915>
spitsyna_hanna@ukr.net

об'єктів авіаційного транспорту України не тільки з боку втручання в діяльність цивільної авіації, а й всього комплексу умов нормальної діяльності структур та суб'єктів підприємницької діяльності об'єктів авіаційної інфраструктури.

Ключові слова: авіація, авіаційна безпека, критична інфраструктура, рівні загроз, загрози авіаційної безпеки, проблеми забезпечення об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту, авіаційна діяльність.

Постановка проблеми. В умовах сьогодення об'єкти авіаційного транспорту стали джерелом безпекових загроз з боку екстремістсько-радикальних угруповань, терористичних організацій і груп, що мають можливість використовувати для проведення своїх операцій сучасні досягнення у сфері зв'язку й передачі інформації [1].

Світовий досвід свідчить, що підґрунтям ефективної діяльності щодо забезпечення об'єктів критичної інфраструктури є формування системи законодавчого забезпечення визначення критеріїв віднесення до критичної інфраструктури держави, об'єктів транспорту взагалі та авіаційного транспорту зокрема [2]. Отже, постає низка викликів до наукового та організаційного забезпечення об'єктів авіаційного транспорту.

Аналіз публікацій, у яких започатковано вирішення цієї проблеми. Вивчення сучасних положень та здобутків представників національної школи безпекознавства свідчить, що їх підґрунтям є твори Томаса Гоббса, Еммануїла Канта, Георга Гегеля та ін. Їх погляди розвинули у своїх працях В.Горбуліна, Є.Марчука, В.Паламарчука та інших, які визначили теоретичний зміст та співвідношення понять «національна-державна-соціальна безпека» та проблем їх моделювання [3, С. 76–88; 4; 5, С. 106–113; 6, С.11–12].

Безпекові дослідження на сучасному етапі здійснюються за напрямками:

- теоретичні розвідки щодо визначення та дослідження актуальних проблем правового регулювання функціонування авіаційного транспорту, алгоритмів формування концептуальних моделей формування системи транспортної безпеки [7, с.2–5];

- визначення теоретико-прикладних проблем забезпечення залізничного, авіаційного та інших видів транспорту;

- визначення змісту безпеки авіації, особливостей організації контролю та нагляду за авіаційною безпекою та безпекою польотів (В. П. Бабак, А. С. Бичков, І. В. Вайсберг, С. Т. Гончарук, Н. В. Дараганов, В.В. Захаренков, М.В. Кармизов, М.В. Карпенко, Г. Й. Касперович, Є. А. Куклев, М. С. Кулик, А. В. Лінков, В. О. Максимов, В. М. Рухлінський, В. І. Токарев, С. В. Трофімов, А. В. Філіпов) [8, с. 554; 9; 10];

- дослідження теоретико-прикладних проблем формування державної політики у сфері безпеки інфраструктури авіаційного транспорту та протидії незаконному втручання в діяльність цивільної авіації (Т. Є. Висоцька, О. Дубинський, Р. А. Калужний, Д. П. Лотюк, С. І. Москаленко, В. І. Рижий, А. О. Собакар, І. М. Сопілко, В. В. Устименко) [11; 12, с. 131–135; 13, с.249–251; 14, с.10; 15; 16, с.935–936; 17, с.149; 18, с. 596–600].

Водночас поза межами предмета наведених досліджень залишилися:

- теоретичні з'ясування сутності та співвідношення таких теоретико-прикладних категорій: «безпека» – «національна безпека» – «екологічна безпека» – «громадська безпека» – «авіаційна безпека» – «безпека польотів» – «безпека об'єктів авіаційного транспорту» – «безпека об'єктів критичної інфраструктури авіаційного транспорту» – «безпека пасажирів» тощо;

- системне комплексне дослідження причин та умов кримінальних та інших правопорушень, які є підґрунтям формування загроз безпеці всієї інфраструктури авіаційного транспорту України тощо.

Зазначені обставини і зумовили розробку у статті теоретико-прикладних та правових проблем безпеки об'єктів авіаційного транспорту України.

Мета. 1. Уточнення теоретичного змісту та співвідношення категорій «безпека» – «національна безпека» – «екологічна безпека» – «громадська безпека» – «авіаційна безпека» – «безпека польотів» – «безпека об'єктів авіаційного транспорту» – «безпека об'єктів критичної інфраструктури авіаційного транспорту» – «безпека пасажирів».

2. Уточнення змісту причин та умов кримінальних та інших правопорушень, які є підґрунтям формування загроз безпеці всієї інфраструктури авіаційного транспорту України.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до чинного законодавства суб'єкти господарської діяльності, які надають послуги з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом, повинні забезпечувати стандартизований рівень авіаційної безпеки.

ки, що відповідає встановленим державою вимогам щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, інших протиправних посягань на діяльність авіації (розділ XIII Повітряного кодексу України) [19].

Для забезпечення об'єктів авіаційного транспорту здійснюються превентивні заходи щодо встановлення осіб та організацій, діяльність яких може створювати умови для незаконного втручання в діяльність структур цивільної авіації [20, с. 278–281]. З метою визначення наявних проблем та напрямів їх подолання необхідно уточнити зміст основних теоретико-прикладних безпекових категорій, з'ясувати перелік об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту, зміст теоретичної та діяльної складової їх безпеки, її співвідношення з іншими науковими положеннями.

Відповідно до чинного законодавства до об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту належать підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту [2].

Для встановлення всіх імовірних об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту необхідно з використанням методу порівняльного аналізу нормативних документів та системного підходу до категорії безпека, виокремити проблемні питання організації діяльності різних видів підприємств, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Відповідно до основних принципів системного підходу до безпекової діяльності, здійснивши аналіз норм Повітряного кодексу України, можна констатувати, що організаційно-правову форму авіапідприємств та підприємств, що їх обслуговують, у Кодексі не визначено [19].

Відповідно до положень Господарського кодексу та Закону України «Про транспорт» державі, зарубіжним державам, вітчизняним та іноземним суб'єктам господарювання і громадянам надано право здійснювати господарську діяльність у сфері авіаперевезень. Як правило, авіаперевізники функціонують на основі приватної та колективної власності, авіапідприємства, що їх обслуговують, мають державну або комунальну власність [2; 21].

Виконане нами дослідження та аналіз здобутків інших науковців [22, с. 241–246] дозволяють 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 з продажу різних товарів, із перевезення авіапасажирів автомобільним транспортом і таксі;
- сервісні служби з обслуговування пасажирів;
- банківські відділення;
- пункти обміну валют;
- пункти з прокату автомобілів;
- сервісні служби надання послуг зі стоянки автомобілів;
- офіси туроператорів тощо.

Водночас різноманіття зазначених суб'єктів господарювання не наведене у Законі України «Про транспорт» та Повітряному кодексі України. В останньому законодавчому акті все різноманіття сервісних структур викладене у статті 70 та визначено як об'єкти соціальної сфери та інші спорудження і об'єкти [19]. Зазначене створює перешкоди для здійснення безпекової стратегії на об'єктах інфраструктури авіаційного транспорту та на прилеглий території.

Як свідчить досвід країн світу, таке різноманіття суб'єктів господарювання на об'єктах інфраструктури авіаційного транспорту вимагає створення комплексної системи їхнього забезпечення. Ми дотримуємося думки, що її основним змістом є формування такого стану галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийняттого рівня внаслідок безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки [19].

Відповідно до зазначеної дефініції та думок науковців вона складається з:

- забезпечення стану галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийнятного рівня безпеки (безпека авіації) [13, с.249–251; 19];
- загальної та спеціальної профілактики, превенції та припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації (авіаційна безпека) [13, с. 249–251; 19];
- забезпечення правопорядку на території об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту та забезпечення захищеності життєво важливих для суспільства та особи інтересів, прав і свобод людини й громадянина, забезпечення яких є пріоритетним завданням діяльності сил безпеки, інших державних органів, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб та громадськості, які здійснюють узгоджені заходи щодо реалізації і захисту національних інтересів від впливу загроз (громадська безпека) [23];
- забезпечення особистої безпеки працівників підприємств, що функціонують на території об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту (особиста безпека) [24];
- забезпечення підприємству сталого економічного і фінансового розвитку, надійного захисту майна та персоналу фірми від впливу внутрішніх та зовнішніх загроз, попередження небажаних подій, що можуть призвести до негативних наслідків (економічна та фінансова безпека) [25; 26];
- безпека підприємницької діяльності – забезпечення захисту підприємств від ризиків [27; 28, с. 192–195; 29, с. 3–6; 30, с. 47–53.];
- захист від можливих втрат унаслідок розкрадання нерухомості, обладнання, продукції, винаходів, програм та інше, а також захист від можливих втрат унаслідок аварій, катастроф через використання фізично застарілого устаткування, низьку кваліфікацію і безвідповідальність працівників (матеріально-технологічна безпека (МТБ) [31];
- забезпечення нормального функціонування систем збору, обробки, зберігання та використання інформації на об'єктах інфраструктури авіаційного транспорту або комплекс заходів, спрямованих на забезпечення захищеності інформації особи, суспільства і держави від несанкціонованого доступу, використання, оприлюднення, руйнування, внесення змін, ознайомлення, перевірки запису чи знищення (у цьому значенні частіше використовують термін «захист інформації» (інформаційна безпека – кібербезпека) [32, с.123–129].

З огляду на наведені дефініції різних видів безпеки в авіаційній галузі та критичній інфраструктурі можемо виокремити їхні основні ознаки, а саме забезпечення:

- превенції незаконного втручання в об'єкт-галузь;
- захищеності життєво важливих для суспільства інтересів;
- особистої безпеки та інтересів працівників;
- підприємству сталого економічного і фінансового розвитку;
- надійного захисту майна та персоналу фірми від впливу внутрішніх та зовнішніх загроз;
- нормального функціонування систем збору, обробки, зберігання та використання інформації об'єкта-галузі тощо.

Отже, можемо вважати, що основною характеристикою безпеки є стан об'єкта-галузі, за якого ризик внутрішніх та зовнішніх загроз знижується до мінімального.

З означеного, однією з основних умов ефективної безпекової діяльності є формування теоретичного уявлення про зміст поняття «безпеки» – «національної безпеки» – «авіаційної безпеки» – «безпеки цивільної авіації» – «безпеки об'єктів критичної інфраструктури» – «безпеки об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту» – «безпеки суб'єктів підприємницької діяльності на об'єктах критичної інфраструктури, зокрема авіаційного транспорту», визначення їх змісту та місця у формуванні державної політики та стратегії у сфері національної безпеки України.

Відповідно до аналізу думок науковців щодо новітньої парадигми національної безпеки [33, с. 362–363; 34, с. 186–189], порівняльного дослідження чинного національного безпекового законодавства [1; 2; 19], міжнародних правових актів можемо зробити висновок [35; 36], що зміст безпеки об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту та суб'єктів господарювання, що розташовані на їхній території, може розглядатися з декількох позицій:

По-перше, *як умови*, в яких перебуває складна система, коли дія зовнішніх факторів і внутрішніх чинників не призводить до виникнення загроз і негативних об'єктивних та суб'єктивних негативних процесів.

По-друге, *як стан* об'єкта критичної інфраструктури – авіаційного транспорту, за

якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийнятного рівня.

По-третє, як вид діяльності уповноважених структурних підрозділів щодо створення нормативних умов функціонування об'єктів критичної інфраструктури – авіаційного транспорту.

Наведене належить до поняття безпеки взагалі об'єкта критичної інфраструктури та авіаційного транспорту зокрема. Це інтегроване поняття залежно від виду об'єкта 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); економічну безпеку (ЕБ); фінансову безпеку (ФБ); кадрову безпеку (КБ); особисту безпеку (ОБ); фізичну безпеку об'єкта (ФБО); інформаційну безпеку (ІБ); матеріально-технологічну безпеку (МТБ).

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

Дослідження ефективності діяльності щодо підтримання відповідного рівня безпеки об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту необхідно почати з визначення можливих безпекових загроз. Зокрема, відповідно до Стратегії національної безпеки України, затвердженої Указом Президента України від 26 травня 2015 року № 287/2015, загрозами безпеці критичної інфраструктури (КІ) визначено:

- критична зношеність основних фондів об'єктів інфраструктури України та недостатній рівень їх фізичного захисту;
- недостатній рівень захищеності критичної інфраструктури від терористичних посягань і диверсій;
- неефективне управління безпекою критичної інфраструктури і систем життєзабезпечення. Загрози критичній інфраструктурі в разі їх реалізації проявлятимуться у вигляді припинення надання послуг та товарів, що є життєво важливими для населення, економіки, державного управління [37–39].

Зазначені загрози не є вичерпними для інфраструктури авіаційного транспорту. Аналіз безпекової обстановки об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту свідчить про щорічне зростання кількості інцидентів в останні три роки. Основні зусилля щодо забезпечення реалізації заходів цивільного захисту, що здійснюються Державною службою та підприємствами цивільної авіації, спрямовані на впровадження вимог загальнодержавних та відомчих нормативно-правових актів з пожежної безпеки, розроблення і затвердження положень, інструкцій, інших нормативних актів, що діють у сфері транспорту; інспектування та перевірки суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності та контроль за виконанням ними авіаційних правил України з питань організації протипожежного забезпечення; утримання у справному стані засобів протипожежного захисту і зв'язку, пожежної техніки; створення на кожному аеродромі цивільної авіації підрозділів пожежної охорони та необхідної матеріально-технічної бази; здійснення заходів щодо впровадження автоматичних засобів виявлення й гасіння пожеж [40, с. 96]. Одночасно загрози безпеці об'єктів авіаційного транспорту не обмежуються матеріальними, управлінськими та організаційними прогалинами.

Виконане нами дослідження та результати праць науковців, які займаються безпековими проблемами у галузі авіаційного транспорту, дозволяють визначити найбільш поширені види загроз:

- акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації [41];
- правопорушення, спрямовані на перешкоджання нормальній діяльності об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту та втраті персоналу й загрози життю та здоров'я пасажирів [42, с. 20; 43, с. 46];
- загрози втрати льотного стану повітряними судами внаслідок дії небезпечних для повітроплавання чинників, а також охорони людського життя на землі та в повітрі, захисту навколишнього природного середовища та штучних споруд на території аеропорту (аеродрому) [16, с. 935].

Узагальнюючи наведене та використовуючи системний підхід, можемо зробити такі висновки щодо рівня загроз безпеки об'єктам інфраструктури авіаційного транспорту:

- по-перше, поліфакторності ризику, безпекових загроз об'єктам інфраструктури авіаційного транспорту;
- по-друге, не є загрозою безпеці несистемні прогалини в оперативному управ-

лінні об'єкта інфраструктури авіаційного транспорту, що не порушують нормальну технологічну діяльність та безпекові стандарти;

– по-третє, до загроз належать діяння, спрямовані на дестабілізацію нормальної діяльності об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту та отримання від цього певної вигоди або досягнення іншої мети;

– по-четверте, до загроз належать системні протиправні порушення чинного законодавства, що регулює різні сфери діяльності об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту.

Висновки. Отже, для формування сучасного правового регулювання та ефективної організаційно-тактичної моделі забезпечення об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту необхідно чітко визначити весь комплекс загроз та проранжувати його за рівнями стратегічного впливу на критичну інфраструктуру держави. Зважаючи на виконаний аналіз практики, законодавчих та відомчих нормативних актів і думок науковців вважаємо, що загрози безпеці діяльності об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту можуть бути диференційовані так:

1. За джерелом виникнення всі загрози можна поділити на внутрішні та зовнішні:

– *внутрішні загрози:* чинники, пов'язані з недоліками та прорахунками у діяльності об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту, які можуть призвести до негативних наслідків, а також з ефективністю заходів, які вживаються для усунення причин та умов, що цим недолікам сприяють;

– *зовнішні загрози:* чинники, джерела яких перебувають поза межами підприємства.

Аналіз забезпечення об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту свідчить, що найбільшу небезпеку для них мають зовнішні загрози, оскільки їх важко передбачити, а тому важко своєчасно вжити відповідних контрзаходів.

2. За ступенем тяжкості, спричинених ними наслідків: загрози з низьким, середнім та високим ступенем тяжкості наслідків:

– загрози з низьким ступенем негативних наслідків: не чинять істотного втручання в діяльність об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту та не мають загроз життю та здоров'ю пасажирів та персоналу;

– загрози середнього ступеня негативних наслідків: вимагають від структур об'єктів інфраструктури авіаційного транспорту для їх подолання додаткових витрат порівняно з їхніми поточними зусиллями і не потребують значних витрат часу та потенційно можуть мати загрозу життю та здоров'ю пасажирів і персоналу;

– загрози високого ступеня негативних наслідків: їх реалізація створює загрозу життю та здоров'ю пасажирів та персоналу та знищенню авіаційної інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 2017. № 16. Ст. 199.
2. Про транспорт : Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 1994, N 51. Ст. 446.
3. Горбулін 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: монографія. Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2018. 492 с.
5. Дзьобань О. П. До питання про доцільність моделювання системи національної безпеки за допомогою моделі Бартлетта. *Наукові записки Харківського військового університету. Соціальна філософія, психологія*. Харків: ХВУ, 2004. Вип. 2 (20). С. 106–113.
6. Ященко В. А., Щуровський А. М. Щодо визначення поняття «державна безпека»: методологічний зріз. *Концептуальні засади забезпечення державної безпеки України*: матеріали наук.-практ. конф. від 29 червня 2004 року. С. 11–12.
7. Бесчастний В. М., Собакар А. О. Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації. *Віче*. 2010. № 4. С. 2–5.
8. Бабак В. П., Харченко В. П., Максимов В. О. Безпека авіації / за ред. В. П. Бабака. Київ: Техніка, 2004. 584 с.
9. Токарев В. І., Касперович Г. Й., Карпенко М. В. Безпека польотів: навч. посіб. Київ : Націон. авіаційний ун-т, 2004. 175 с.
10. Філіппов А. В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Ірпінь: Нац. ун-т держ. податк. служби України, 2010. 17 с.
11. Висоцька Т. Є. Напрями вдосконалення державної політики забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації. *Державне управління: удосконалення та розви-*

ток.2012.№ 11.URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=510> 11.12.19-8:10

12. Дубинський О. Суб'єкти здійснення державного контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні. *Підприємство, господарство і право*. 2018. № 10. С. 131–135.

13. Москаленко С.І. Проблеми забезпечення авіаційної безпеки в Україні. *Порівняльне аналітичне право*. 2017. № 6. С.249–251.

14. Каложний Р.А., Сопілко І.М. Організаційно-правове забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті. *Юридичний вісник*. 2013. № 3(28). С. 10–15.

15. Рыжий В. И. Международно-правовые последствия актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10. Киев: КДУ ім. Т.Г. Шевченка, 1983. 213 с.

16. Собакарь А.О. Безпека польотів на авіаційному транспорті: категоріально-правовий аналіз. *Форум права*.2011. № 1. С. 931–938.

17. Устименко В.В., Лютюк Д.П. Основні аспекти контролю та нагляду за безпекою на авіаційному транспорті України. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2014. № 5. С.149–152.

18. Тимчишин Т.М. Адміністративно-правові засоби забезпечення транспортної безпеки Національною поліцією. *Молодий вчений*. 2019. № 2(66). С. 596–600.

19. Повітряний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст.536.

20. 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 : Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2019. С. 278–281.

21. Господарський кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 року № 436. *Офіційний вісник України*. 2003. № 11. Ст. 462.

22. Дерев'янко Б. В., Луканін О. В. Питання ефективності використання наземних споруд та інших основних фондів авіаобслуговуючих підприємств. *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності*. 2010. №4(43). С. 241–246.

23. Про національну безпеку: Закон України від 21.06.2018 р. № 2469-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2018. № 31.Ст.241.

24. Шира Т. Б.Особиста безпека працівника як основа гарантування економічної безпеки підприємства. *Ефективна економіка*.2015. № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4408>

25. Кравець Є. Я. Безпека економічна. *Юридична енциклопедія* : у 6 т. / ред. кол. Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. Київ : Українська енциклопедія ім. М. П. Бажана, 1998. Т. 1 : А–Г. 672 с.

26. Гелей С. Д., Крупка М. І., Лесечко М. Д., Малик Я. Й., Майовець С. Й. Економічна безпека України: внутрішні та зовнішні чинники: навч. посіб. для вищих навч. закладів; ред.: Я. Й. Малик. Львів : Вид. центр ЛНУ ім. І.Франка, 2002. 255 с.

27. Грищенко В. Ф., Грищенко І. В., Самофалова О. А. Безпека підприємницької діяльності як складова національної безпеки держави. URL: http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/12_2015/5.pdf;

28. Муренко Т. О., Максимова В. Ф. Визначення оціночних показників економічної безпеки залізничних підприємств у складі мережових об'єднань. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Серія : Економічні науки. 2015. Вип. 10. Ч. 1. С. 192–195.

29. Муренко Т. О. Діагностика загроз економічній безпеці підприємства. *Економіка і фінанси*. 2014. Вип. 1. С. 3–6.

30. Остроухов О. В. Порівняльна характеристика підходів до визначення змісту економічної безпеки підприємства. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*: зб. наук. праць Харків. націон. автомобільно-дорожнього ун-ту.2013. № 1(4). С. 47–53.

31. Лапін В.М. Безпека життєдіяльності: навч. посіб. URL: https://pidruchniki.com/19310710/bzhd/vstup_bezpeka_zhittiediyalnosti_lyudini

32. Коваленко Ю. О. Забезпечення інформаційної безпеки на підприємстві. *Економіка промисловості*. 2010. №3. С.123–129. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Прочитовано> 2019-11-16.

33. Ліпкан В.А. Теорія національної безпеки: підручник. Київ: КНТ, 2009.

34. Коляда О.В. Людина зникає в епоху голоцену (на матеріалі повісті М. Фріша «Людина з'являється в епоху голоцену»). *Вісник Житомирського державного університету*.Філологічні науки. 2012. Вип. 61. С. 186–189.

35. Регламент Європейської Комісії (ЄС) № 1254/2009 від 18 грудня 2009 року про встановлення критеріїв, що дозволяють державам-членам відступати від загальних основних стандартів авіаційної безпеки цивільної авіації та приймати альтернативні заходи безпеки.

36. Політика ЄКЦА в сфері авіаційної безпеки (Документ № 30 ЄКЦА (частина II), 13-те видання/травень 2010 року, поправка 11 – травень 2019 року).

37. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 6 травня 2015 року «Про Стратегію національної безпеки України» : Указ Президента України від 06.05.2015 р. № 287/2015. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/287/2015>(дата звернення: 18.02.2020).

38. Загрози критичній інфраструктурі та їх вплив на стан національної безпеки (моніторинг реалізації Стратегії національної безпеки) (аналітична записка). URL: <http://old2.niss.gov.ua/content/>

articles/files/KI -Ivanyuta-3a331.pdf (дата звернення: 18.02.2020).

39. Концепція створення державної системи захисту критичної інфраструктури: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 6 грудня 2017 р. № 1009-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1009-2017> (дата звернення: 31.03.2020).

40. Лебедко С.А. Механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств: дис. ... канд. юрид. наук : 08.00.04. Київ: Державний ун-т інфраструктури та технологій Міністерство освіти і науки України, 2019. 258 с.

41. Безпека цивільної авіації та відповідальність у міжнародному повітряному праві. URL: https://pidruchniki.com/1421092346743/pravo/bezpeka_tsivilnoyi_aviatsiyi_vidpovidalnist_mizhnarodnomu_povitryanomu_pravi 04.12.19-8:14.

42. Камінський В. В. Боротьба з повітряним тероризмом має починатися з землі. *Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України*. 2014. № 1(14). С. 16–23.

43. Крохин З. Т., Скрипкин Ф. И., Шестаков В. З. Инженерно-организационные основы обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации. Москва: Транспорт, 1987. 175 с.

Надійшла до редакції 15.05.2020

References

1. ProDerzhavnuprogramuaviatsiynoyibezpekytsyvil'noyiaviatsiyi : ZakonUkrayiny [OntheState-ProgramofCivilAviationSafety: LawofUkraine] (Kyiv, 2017) [in Ukr.].
2. Pro transport : Zakon Ukrayiny [On Transport: Law of Ukraine] (Kyiv, 1994)[in Ukr.].
3. Horbulyn V. Natsional'naya bezopasnost' Ukrainy y mezhdunarodnaya bezopasnost' [National security of Ukraine and international security] (M.: Polytycheskaya mysl, 1997) [in Rus].
4. Sydorhuk O. H. Sotsial'na bezpeka: derzhavne rehulyuvannya ta orhanizatsiyno-ekonomichne zabezpechennya [Social security: state regulation and organizational and economic support] (L'viv, 2018)[in Ukr.].
5. Dz'oban O. P. Do pytannya pro dotsil'nist' modelyuvannya systemy natsional'noyi bezpeky za dopomohoyu modeli Bartletta [To the question of the feasibility of modeling the national security system using the Bartlett model] (Kharkiv, 2004) [in Ukr.].
6. Yashchenko V.A., Shchurovs'kyi A.M. Shchodo vyznachennya ponyattya «derzhavna bezpeka»: metodolohichnyy zriz [Concerning the definition of "state security": a methodological section] (Kyiv, 2004)[in Ukr.].
7. Beschastnyy V. M., Sobakar' A. O. Derzhavna polityka transportnoyi bezpeky Ukrainy: aktual'ni pytannya realizatsiyi [State policy of transport safety of Ukraine: topical issues of implementation] (Kyiv: Viche, 1990)[in Ukr.].
8. Babak V. P., Kharchenko V. P., Maksymov V. O. ta in. Bezpeka aviatsiyi [Aviation Security] (Kyiv: Tekhnika, 2004)[in Ukr.].
9. Tokarev V.I., Kasperovych H.Y., Karpenko M.V. Bezpeka pol'otiv [Training manual] (Kyiv, 2004) [in Ukr.].
10. Filippov A.V. Administratyvno-pravove zabezpechennya bezpeky tsyvil'noyi aviatsiyi v Ukraini [Administrative and legal support of civil aviation security in Ukraine] (Irpın', 2010) [in Ukr.].
11. Vysots'ka T. YE. Napryamy vdoskonalennya derzhavnoyi polityky zabezpechennya bezpeky pol'otiv povitryanykh suden tsyvil'noyi aviatsiyi. Derzhavne upravlinnya [Directions of improvement of the state policy of safety of flights of civil aviation aircraft. Public Administration] (Kyiv, 2012)[in Ukr.].
12. Dubyn's'kyi O. Sub'yekty zdiysnennya derzhavnoho kontrolyu za doderzhannyam zakonodavstva na transporti v Ukraini [Subjects of state control over the observance of the legislation on transport in Ukraine] (Kyiv, 2018) [in Ukr.].
13. Moskalenko S. I. Problemy zabezpechennya aviatsiynoyi bezpeky v Ukraini [Problems of aviation security in Ukraine] (Kyiv, 2017) [in Ukr.].
14. Kalyuzhnyy R.A., Sopilko I.M. Orhanizatsiyno-pravove zabezpechennya bezpeky pol'otiv na aviatsiynomu transporti [Organizational and legal support of aviation safety] (Kyiv, 2013)[in Ukr.].
15. Ryzhyi V. Y. Mezhdunarodno-pravovye posledstviya aktov nezakonnoho vmeshatel'stva v deyatel'nost' hrazhdanskoy avyatsyy [International legal consequences of acts of unlawful interference with civil aviation activities] (Kyiv, 1983)[in Ukr.].
16. Sobakar' A.O. Bezpeka pol'otiv na aviatsiynomu transporti: katehorial'no-pravovyy analiz [Aviation Safety: A Categorical and Legal Analysis] (Kyiv, 2011)[in Ukr.].
17. Ustymenko V.V., Lotyuk D.P. Osnovni aspekty kontrolyu ta nahlyadu za bezpekoyu na aviatsiynomu transporti Ukrainy [Basic aspects of control and supervision of safety in aviation transport of Ukraine] (Kyiv, 2014)[in Ukr.].
18. Tymchyshyn T. M. Administratyvno-pravovi zasoby zabezpechennya transportnoyi bezpeky Natsional'noyu politsiyeyu [Administrative remedies for ensuring traffic safety by the National Police] (Kyiv, 2019)[in Ukr.].
19. Povitryanyy kodeks Ukrainy [Air Code of Ukraine] (Kyiv, 2011)[in Ukr.].
20. Shynkarenko I. R., Spitsyna H. O. Aktual'ni problemy ubezpechennya ob'yektiv aviatsiynoho transportu v umovakh s'ohodennya [Actual problems of safety of objects of aviation transport in present conditions] (Dnipro : Dniprop. derzh. un-t vnutr. sprav, 2019) [in Ukr.].
21. Hospodars'kyi kodeks Ukrainy [Economic Code of Ukraine] (Kyiv, 2003)[in Ukr.].
22. Derevyanko B. V., Lukanin O. V. Pytannya efektyvnosti vykorystannya nazemnykh sporud ta

inshykh osnovnykh fondiv aviaobsluhovuyuchykh pidpryyemstv [The question of the efficiency of the use of ground structures and other fixed assets of aviation service enterprises] (Kyiv, 2010)[in Ukr.].

23. Pro natsional'nu bezpeku [On national security] (Kyiv, 2018)[in Ukr.].

24. Shyrya T. B. Osobysta bezpeka pratsivnyka yak osnova harantuvannya ekonomichnoyi bezpeky pidpryyemstva [Personal employee safety as a basis for guaranteeing the economic security of the enterprise] (Kyiv, 2015)[in Ukr.].

25. Kravets' YE. YA. Bezpeka ekonomichna [Economic security] (Kyiv, 1998)[in Ukr.].

26. Heley S. D., Krupka M. I., Lesechko M. D. Ekonomichna bezpeka Ukrayiny: vnutrishni ta zovnishni chynnyky [Economic security of Ukraine: internal and external factors] (L'viv, 2002)[in Ukr.].

27. Hryshchenko V. F., Hryshchenko I. V., Samofalova O. A. Bezpeka pidpryyemnyts'koyi diyal'nosti yak skladova natsional'noyi bezpeky derzhavy [Security of business activity as a component of national security of the state] (Kyiv, 2015)[in Ukr.].

28. Murenko T. O., Maksimova V. F. Vyznachennya otsinnochnykh pokaznykiv ekonomichnoyi bezpeky zaliznychnykh pidpryyemstv u skladi merezhevykh ob'yednan' [Determination of estimation indices of economic safety of railway enterprises in the composition of network associations] (Kherson, 2015) [in Ukr.].

29. Murenko T. O. Diahnostyka zahroz ekonomichniy bezpetsi pidpryyemstva [Diagnosis of threats to the economic security of the enterprise] (Kyiv, 2014)[in Ukr.].

30. Ostroukhov O. V. Porivnyal'na kharakterystyka pidkhodiv do vyznachennya zmistu ekonomichnoyi bezpeky pidpryyemstva [Comparative characteristics of approaches to determining the content of economic security of the enterprise] (Kharkiv, 2013)[in Ukr.].

31. Lapin V.M. Bezpeka zhyttyediyal'nosti [Life Safety] (Kyiv)[in Ukr.].

32. Kovalenko YU. O. Zabezpechennya informatsiynoi bezpeky na pidpryyemstvi [Provision of information security at the enterprise] (Kyiv, 2010)[in Ukr.].

33. Lipkan V.A. Teoriya natsional'noyi bezpeky [National security theory] (Kyiv: KNT, 2009)[in Ukr.].

34. Kolyada O.V. Lyudyna znykaye v epokhu holotsenu (na materialy povisti M. Frisha "Lyudyna z'yavlyayet'sya v epokhu holotsenu") [Man disappears in the Holocene (on the material of M. Frisch's story "Man appears in the Holocene")] (Zhytomyr, 2012)[in Ukr.].

35. Rehlyament Yevropeys'koyi Komisiyi (ES) № 1254/2009 vid 18 hrudnya 2009 roku pro vstanovlennya kryteriyiv, shcho dozvol'yayut' derzhavam-chlenam vidstupaty vid zahal'nykh osnovnykh standartiv aviatsiynoi bezpeky tsyvil'noyi aviatsiyi ta pryymaty al'ternatyvni zakhody bezpeky [Regulation (EC) No 1254/2009 of the European Commission of 18 December 2009 laying down criteria to enable Member States to derogate from the common basic standards on civil aviation security and to take alternative security measures] (2009).

36. Polityka YEKTSA v sferi aviatsiynoi bezpeky (Dokument № 30 YEKTSA (chastyna II), 13-te vydannya/traven' 2010 roku, popravka 11 – traven' 2019 roku) [ECAC Aviation Security Policy (ECAC Document 30 (Part II), 13th Edition / May 2010, Amendment 11 - May 2019)] (2019).

37. Pro rishennya Rady natsional'noyi bezpeky i oborony Ukrayiny [On the decision of the National Security and Defense Council of Ukraine] (Kyiv, 2015)[in Ukr.].

38. Zahrozy krytychniy infrastrukturi ta yikh vplyv na stan natsional'noyi bezpeky (monitorynh realizatsiyi Stratehiyi natsional'noyi bezpeky) [Threats to critical infrastructure and their impact on the national security situation (monitoring of the implementation of the National Security Strategy)] (Kyiv, 2020)(in Ukrainian).[in Ukr.].

39. Kontseptsiya stvorenniya derzhavnoyi systemy zakhystu krytychnoyi infrastruktury [The concept of creation of the state system of critical infrastructure protection] (Kyiv, 2017)[in Ukr.].

40. Lebedko S. A. Mekhanizm zabezpechennya ekonomichnoyi bezpeky transportnykh pidpryyemstv [The mechanism of ensuring the economic security of transport enterprises] (Kyiv, 2019)[in Ukr.].

41. Bezpeka tsyvil'noyi aviatsiyi ta vidpovidal'nist' u mizhnarodnomu povitryanomu pravi [Civil aviation security and liability in international aviation law] (Kyiv)[in Ukr.].

42. Kamins'kyy V.V. Borot'ba z povitryanym teroryzmom maye pochynatysya s zemli [The fight against air terrorism must start from the ground] (Kyiv, 2014)[in Ukr.].

43. Krokhyn Z. T., Skrypyn F. Y., Shestakov V. Z. Ynzhenerno-orhanyzatsyionnye osnovy obespechenyya bezopasnosti poletov v hrazhdanskoy avyatsyy [Engineering and organizational bases of ensuring safety of flights in civil aviation] (Moskva: Transport, 1987)[in Rus.].

SUMMARY

Ihor R. Shynkarenko I., Hanna O. Spitsyna. Security of aircraft infrastructure objects: theoretical aspects. The article determines that the basis for effective activity for the protection of critical infrastructure facilities is the formation of a system of legislative definition of criteria for attribution to the critical infrastructure of the state of the relevant facilities, including aviation. The basis of legislative and organizational activity in this sense is the implementation of scientific research aimed at the formation of scientific and organizational security of aviation objects.

It is stated that beyond the scope of modern research in aviation security and in the whole of all critical infrastructure objects there remain: theoretical clarification of the essence and correlation of such theoretical and applied categories of different types of security with regard to critical infrastructure and aviation transport objects. The reasons and conditions for the formation of security threats to the entire aviation infrastructure of Ukraine have not been properly investigated. The necessity of development of

theoretical and applied and legal problems of safety of the objects of aviation transport of Ukraine is determined not only by the intervention in the activity of civil aviation, but also by the whole complex of conditions of normal activity of structures and subjects of business activity of objects of aviation infrastructure.

The purpose of the article is to create on the basis of a series of articles a theoretical basis for organizational and legal security of objects of aviation transport infrastructure. The purpose of the article was implemented in a systematic approach to the study of existing problems in the security sphere of aviation infrastructure. The use of a set of general and specific research methods made it possible to determine the factors and content of the causes and conditions of the formation of threats to the security of all aviation transport infrastructure in Ukraine.

This approach made it possible to conclude that the content of security of aviation infrastructure and economic entities located in their territory can be viewed from several positions:

First - as conditions in which there is a complex system where the action of external factors and internal factors does not lead to the emergence of threats and negative objective and subjective negative processes.

Secondly, as a condition of critical infrastructure - aviation, at which the risk of harming people or property is reduced to an acceptable level.

Thirdly - as a type of activity of authorized structural units for creation of normative conditions for functioning of critical infrastructure objects - aviation transport.

Taking into account the analysis of the practice, legislative and departmental regulations and opinions of scientists, a differentiated classification of security threats to aviation infrastructure objects is given, with determination of their impact on each element of the infrastructure.

Keywords: aviation, aviation security, critical infrastructure, threat levels, aviation security threats, problems of securing aviation infrastructure, aviation activity.

УДК 343.131.5

DOI: 10.31733/2078-3566-2020-2-262-268

**Аліна
ГАРКУША[©]**
кандидат
юридичних наук,
доцент

**Олена
СОЛДАТЕНКО[©]**
кандидат
юридичних наук,
доцент

(Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ)

БЕЗОПЛАТНА ВТОРИННА ПРАВОВА ДОПОМОГА ЯК СПОСІБ РЕАЛІЗАЦІЇ КОНСТИТУЦІЙНОГО ПРАВА ЛЮДИНИ В РАМКАХ КРИМІНАЛЬНОГО ПРОЦЕСУ

Досліджено функціонал інституту безоплатної вторинної правової допомоги в аспекті реалізації конституційного права особи на захист, комплексно вивчено статус захисника у процесі надання безоплатної вторинної правової допомоги. Крім того, акцентовано увагу на правових підставах питання стандартизації професійної юридичної допомоги. Авторами статті окреслюються ключові теоретичні та практичні проблемні аспекти надання уповноваженими суб'єктами безоплатної вторинної правової допомоги у кримінальному судочинстві України. Встановлено статус захисника у процесі надання безоплатної вторинної правової допомоги.

Ключові слова: безоплатна вторинна правова допомога, адвокат, захисник, право особи на захист.

© Гаркуша А.Г., 2020

ORCID iD : <https://orcid.org/0000-0002-3299-8405>

alinagarkusha@i.ua

© Солдатенко О.А., 2020

ORCID iD : <https://orcid.org/0000-0002-6587-0280>

soldat-72-21@ukr.net