

Directive 2008/114/E Cof 8 December 2008 on the identification and designation of European critical infrastructures and the assessment of the need to improve their protection. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2008.345.01.0075.01.ENG](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2008.345.01.0075.01.ENG)

5. BSI-kritisverordnung (BSI – kritisV). URL: <http://www.buzer.de>

6. Єрменчук О.П. Основні підходи до організації захисту критичної інфраструктури в країнах Європи: досвід для України : монографія. Дніпро : Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2018. С. 24–25.

7. Підюков П.П., Калиновський О.В. Система державного захисту критичної інфраструктури України: генеза, сучасний стан і перспективи оптимізування в умовах подальшого забезпечення національної безпеки України. *Часопис Київського університету права*. 2020. Вип. 4 С. 355-359

8. Про критичну інфраструктуру : Закон України від 16 листопада 2021 р. No 1882-IX / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20#Text> (дата звернення: 2.11.2023).

УДК 347.822.4

**Алла ГОРДЕЮК**

*кандидатка юридичних наук, доцентка, доцентка кафедри права гуманітарно-правового факультету Національного аерокосмічного університету ім. М. С. Жуковського «Харківський авіаційний інститут», м. Харків, Україна  
e-mail: a.hordeiuk@khai.edu, ORCID: 0000-0001-7423-3673*

## **ПРОБЛЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ**

**Анотація:** У роботі проаналізовано нормативні акти, в тому числі прийняті під час воєнного стану в державі, що становлять правове забезпечення безпеки авіації, окреслено її сучасний стан. Зазначено на економічні проблеми в авіаційній сфері, які можливо в повній мірі подолати шляхом поновлення польотів літаків українських авіакомпаній тільки за умовами гарантування максимального захисту таких об'єктів критичної інфраструктури як аеропорти (аеродроми) із дотриманням норм чинного повітряного законодавства України.

**Ключові слова:** авіаційна галузь, безпека авіації, державна авіація, цивільна авіація, правове забезпечення безпеки авіації, безпека аеропортів (аеродромів), воєнний стан.

## **THE PROBLEM OF ENSURING AVIATION SAFETY UNDER MARTIAL LAW IN UKRAINE**

**Abstract:** This article analyzes the regulations, including those adopted during the period of martial law in the state, which constitute the legal support for aviation safety, and determines its current state. Economic problems in the aviation sector are pointed out, which can be overcome by resuming flights of Ukrainian airlines, but only with the condition of guaranteeing maximum protection of airports (airfields), observing the norms of the current air legislation of Ukraine.

**Keywords:** aviation sector, aviation safety, national aviation, Civil aviation, legal support for aviation safety, airport security (airfield), martial law.

Авіаційна галузь є складовою частиною транспортної системи в Україні, яка пов'язана із використанням повітряного простору і її сталий розвиток

визнається в нашій країні як один із найважливіших напрямів в економічному розвитку держави, що було передбачено Національною транспортною стратегією України на період до 2030 р. Враховуючи велике значення авіаційного сектору, забезпечення його безпеки як об'єкта критичної інфраструктури, є першочерговим завданням у мирний час, а тим більш під час воєнного стану, в якому на сьогодні перебуває Україна з 24 лютого 2022 р. у зв'язку з військовою агресією РФ.

У період правового режиму воєнного стану, що був введений Указом Президента України від 24.02.2022 р. № 2102-IX «Про введення воєнного стану в Україні», з метою забезпечення безпеки авіації, зокрема у сфері цивільної авіації, Державне підприємство з обслуговування повітряного руху України (ДП «Украерорух») 24 лютого 2022 р. призупинило надання послуг з обслуговування повітряного руху в Україні через високий ризик використання повітряного транспорту. А вже 28 лютого 2022 р. ДП «Украерорух» повідомило про настання форс-мажорних обставин через широкомасштабну воєнну агресію РФ проти України, унаслідок чого виконання договорів, контрактів, угод та інших актів у сфері авіаційної діяльності стало неможливим [1; 2]. Таким чином, небо для українських авіакомпаній було закрито, українську цивільну авіацію «приземлили».

У свою чергу Міністерство інфраструктури України видало Наказ від 10.05.2022 р. № 304 «Про забезпечення здійснення протягом періоду воєнного стану в Україні позапланових заходів державного нагляду (контролю) за дотриманням вимог законодавства у галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України» [3].

Управління системою авіаційної безпеки здійснює структурний підрозділ Державної авіаційної служби України (далі – ДАСУ), який безпосередньо підпорядковується Голові ДАСУ. Важливою в умовах воєнного стану є Директива ДАСУ з забезпечення діяльності цивільних аеродромів та суб'єктів наземного обслуговування під час воєнного стану в Україні та після його припинення. Директива розроблена у зв'язку з унеможливленням виконання у повній мірі експлуатантами цивільних аеродромів та суб'єктами наземного обслуговування в умовах правового режиму воєнного стану та ведення бойових дій на території України вимог діючих авіаційних правил України щодо діяльності цивільних аеродромів та суб'єктів наземного обслуговування [4].

У даному контексті доцільно зазначити, що у Повітряному кодексі України (далі – ПКУ) законодавець виділяє державну та цивільну авіацію (ч. 4 ст. 4 ПКУ). Державна авіація – авіація, що використовує повітряні судна з метою виконання функцій із забезпечення національної безпеки і оборони

держави та захисту населення, які покладаються на Збройні Сили України, інші військові формування, утворені відповідно до законів України, Міністерство внутрішніх справ України, Національну поліцію України, Службу безпеки України, центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері цивільного захисту, органи охорони державного кордону України, митні органи (п. 30 ч.1 ст. 1, ч. 4 ст. 4 ПКУ). Цивільна авіація – авіація, яка використовується для задоволення потреб економіки і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, а також для виконання польотів у приватних цілях (п. 102 ч.1 ст.1, 4 ч. ст. 4 ПКУ). Із наданих вище понять виходить, що призначення державної авіації полягає зокрема, у забезпеченні безпеки цивільної авіації, при цьому поняття державної авіації було змінено законодавцем за однією із останніх на сьогодні редакцій від 29.06.2023 р, тобто під час війни. Відповідно до п. 20 ч. 1 ст. 1 ПКУ безпека авіації – це стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийнятого рівня у результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки [5].

Спираючись на норми вище зазначених нормативних актів, можна зробити висновок, що правове забезпечення безпеки авіації було створено за рахунок видання нових нормативних актів або внесення змін у чинне повітряне законодавство, але на сьогодні актуальним є питання щодо відновлення пасажирських авіарейсів в Україні, чи можливо це здійснювати в умовах загрози ракетних ударів по всій території нашої держави? Чому взагалі постає таке питання, враховуючи всі загрози?

Ще до початку російського вторгнення у лютому 2022 р. в українській авіації спостерігалася криза, яка почалася через пандемію COVID-19 у 2020 р., коли через карантинні обмеження авіакомпаніям всього світу довелося скоротити кількість рейсів або взагалі припинити польоти, що потягнуло значні економічні збитки. Після початку військової агресії РФ, як вже було зазначено, українська цивільна авіація опинилася у стані «приземлення», а небо України закритим, хоча частині українських авіакомпаній вдалося евакуювати свої літаки, що дозволило їм заробляти шляхом передання їх в оренду разом з персоналом європейським авіакомпаніям. Тепер українські літаки (наприклад компанії SkyUp, що зустріла війну на думку експертів найбільш підготовленою) літають у Європі та «зазіхають» на Азію і Південну Америку, що стало можливим, дякуючи підписанню Угоди про спільне небо між Україною та ЄС (Угода між Україною, з одної сторони, та Європейським

Союзом, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір від 12.10.2021). Однак більшість авіакомпаній у занепаді, зокрема у стані простою весь повітряний флот «Windrose» та частина флоту МАУ й AzurAirУкраїна, при цьому багато людей опинилися без роботи або не отримують заробітну плату.

Отже, щоб якось виправити край негативну економічну ситуацію в українському авіаційному секторі, і постало питання про можливість поновлення польотів українських бортів. Зокрема мала місце заява керівника компанії Ryanair щодо можливості здійснення польотів цивільної авіації в Україні, які можуть вилітати з аеродромів Львова або Ужгорода. Експерти вважають, що розконсервація польотів можлива у короткі строки, але головним є питання забезпечення безпеки аеропортів та польотів. Так, на думку речника командування Повітряних сил ЗСУ Юрія Ігната, відновлення пасажирських авіарейсів в Україні під час воєнного стану малоймовірно, оскільки загроза ракетних ворожих ударів є по всій території держави, а домовленості щодо створення гуманітарних авіаційних коридорів він вважає неможливими. Всі аеродроми на сьогодні в країні є оперативними, також край проблемним є вирішення питання для держави, що воює, страхування бортів і пасажирів [6].

Отже, враховуючи вище наведене можна підсумувати, по-перше, що в Україні на сьогодні прийняті необхідні оперативні міри з убезпечення цивільної авіації шляхом заборони польотів літаків цивільної авіації, а також були прийняті необхідні, під час воєнного стану, нормативні акти або внесенні відповідні зміни у ті, що були чинними до початку військової агресії РФ, які становлять правове забезпечення авіаційної безпеки у державі. Зокрема зауважено на зміни у понятті державної авіації, що прописано у п. 30 ч. 1 ст. 1 ПКУ та у ч. 4 ст. 4 ПКУ, і зроблено висновок, про те, що її призначення, в тому числі, полягає у забезпеченні безпеки цивільної авіації, виходячи із змісту зазначених норм [5].

По-друге, щодо відновлення польотів літаків цивільної авіації в Україні, то на наш погляд, це має статися тільки після припинення воєнних дій, тому що гарантувати в умовах постійних обстрілів з боку ворожої держави повну безпеку споживачів послуг цивільної авіації, авіаційного та наземного персоналу, об'єктів критичної інфраструктури, зокрема таких як аеропорти, аеродроми ані органи державної влади, ані державна авіація, ані чинні норми національного законодавства, що регламентують питання авіаційної безпеки, ані будь-які способи цивільного захисту на жаль не здатні, до того ж не спрацює й інститут страхування, враховуючи високий рівень ризиків.

## Список використаних джерел:

1. Указ Президента України № 64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні» від 24.02.23. р. URL: <https://president.gov.ua/documents/642022-41397> (дата звернення 25.10.2023).
2. Як зараз живе українська цивільна авіація. URL: <https://delo.ua/transport/krute-pike-yak-zaraz-zive-ukraynska-civilna-aviaciy-i-yak-svidco-vidnovlyatsya-polyoti-pislya-viini-421919/>.
3. Про забезпечення здійснення протягом періоду воєнного стану в Україні позапланових заходів державного нагляду (контролю) за дотриманням вимог законодавства у галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 10.05.22 № 304 URL: <https://mtu.gov.ua/documents/2284.html> (дата звернення 25.10.2023).
4. Директива ДАСУ з забезпечення безпеки діяльності цивільних аеродромів та суб'єктів наземного обслуговування під час воєнного стану в Україні та після його припинення (SafetyDirective) AGA.SD-05-2022. URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2022/08/AGA.SD-05-2022.pdf> (дата звернення 27.10.2023).
5. Повітряний кодекс України 19.05.2011 р. № 3393-VI. Редакція від 21.10.2023 № 3232-IX (дата звернення 27.10.2023).
6. Цивільні авіарейси під час війни. URL: <https://supslime.media/amp/538511-dolitae-usudi-u-povitranih-silah-zasteregli-vid-vidnovlenna-civilnoi-fviacii-pid-cas-vijni/>.

УДК378:356:355

**Ігор ГУБАРЄВ**

*здобувач вищої освіти другого освітньо-наукового рівня (магістр)  
Національного аерокосмічного університету ім. М. С. Жуковського  
«Харківський авіаційний інститут», м. Харків, Україна  
e-mail: i.o.hubarev@student.csn.khai.edu*

**Науковий керівник**

**Вячеслав ХАРЧЕНКО**

*доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри комп'ютерних систем і мереж  
Національного аерокосмічного університету ім. М. С. Жуковського  
«Харківський авіаційний інститут», м. Харків, Україна  
e-mail: v.kharchenko@csn.khai.edu, ORCID: 0000-0001-5352-077X*

## **ВИКОРИСТАННЯ МОЖЛИВОСТЕЙ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ ДЛЯ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ТЕРОРИСТИЧНИХ АТАК НА ОБ'ЄКТИ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

Характерними рисами розвитку сучасного світу є глобалізація, полікультурність, динамічність розвитку і в той же час нестабільність. За останні кілька років актуалізувалися найбільше серйозні проблеми міжнародного масштабу: економічний криза, локальні війни, що впливають на