

МОДЕЛЬ ПОРУШНИКА АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ АЕРОПОРТУ

Чередніченко К.В.

Національний авіаційний університет, Київ

Науковий керівник – Олена Соколова, к.е.н., доцент.

Ключові слова: авіаційна безпека, порушник, модель, аеропорт, тероризм, насильницький екстремізм.

Вступ. На сьогоднішній день авіаційна безпека в Україні має дуалістичний характер: за ІСАО, авіаційна безпека – комплекс дій, а також матеріальні ресурси, призначені для захисту авіації від актів незаконного втручання [1]; за Повітряним Кодексом України (ПКУ) - захист цивільної авіації (ЦА) від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів [2]. Дані твердження, на думку автора, є недостатньо розкритими та несуть у собі лише нормативно-правовий сенс. З практичної точки зору, даний термін рекомендовано розкривати наступним чином: згідно з ПКУ, авіаційна безпека є однією із сфер (підсистем) безпеки авіації, що визначається як: «...стан цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижуються до прийнятного рівня...» [2]; отже, якщо надсистема розглядається як «стан», то апіорі і підсистему необхідно тлумачити таким чином. Отже, інтегроване та доповнене визначення авіаційної безпеки – стан забезпечення захисту ЦА від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів [3].

Матеріали та методи. Зазвичай, для того, щоб оцінити рівень безпеки, виконується побудова комплексної моделі загроз, у якій розглядаються: поверхня атаки, що складається з набору «векторів», за якими порушник може здійснити атаку; ризики, які є математичним очікуванням (ймовірністю) реалізації атаки по вектору та збитків від здійсненої атаки; моделі порушника. Порушників авіаційної безпеки можна розбити на такі групи: «інсайдери» (звільнений співробітник, який має на меті помсту; співробітник, що здійснив у ході своєї роботи операційний інцидент); «випадковий» порушник (грабіжники); терористи. Варто зазначити, що остання група - найменша з точки зору кількісної оцінки інцидентів, але вона є найбільш небезпечною. Однак поняття тероризму має дуже вузьке поле для трактування, тому сьогодні серед науковців, що вивчають контртерористичну діяльність, часто використовується термін «насильницький екстремізм», в склад якого включають «тероризм» [4-8].

Результати .Насильницький екстремізм (VE) — це явище недержавних суб'єктів, чи окремих осіб або організацій, які чинять насильство чи сприяють йому задля досягнення соціальної чи політичної мети, або пропагують ідеї, які раціоналізують, виправдовують і заохочують мобілізацію цього насильства [4]. Дане визначення хоча й менш конкретне, але дуже близьке до визначення тероризму: «...загроза чи фактичне застосування незаконної сили та насильства недержавним суб'єктом для досягнення політичної, економічної, релігійної чи соціальної мети через страх, примус чи залякування» [4]. Різниця також полягає у тому, що у VE включені ідеологічно мотивовані злочини, такі як злочини на ґрунті ненависті (приклад – терористичний акт в аеропорту Домодедово у 2011 році), які можуть не досягати порогу визначення тероризму. Наприклад, якщо медична клініка надає послуги з переривання вагітності, а мета злочинця полягає в тому, щоб залякати інші клініки абортів, то це можна описати і як тероризм, і насильницький екстремізм, тому що насильство було скоєно для просування соціальної мети для залякування. Однак, якщо у стані алкогольного сп'яніння супримацист здійснив напад на безхатнього афроамериканця (як вираз ненависті і нетерпимості), але не обов'язково для того, щоб надіслати ширший сигнал іншим афроамериканцям, це можна класифікувати як насильницький екстремізм та злочин на ґрунті ненависті, але не тероризм. Насильницький екстремізм та тероризм тісно пов'язані один з одним, проте «тероризм» зазвичай використовується для опису більш конкретного виду ідеологічно мотивованого злочину, тоді як «насильницький екстремізм» є більш загальним терміном. Сьогодні відомі 4 моделі насильницької радикалізації: 1. Моделі соціальної ідентичності [4]. Вони стверджують, що приналежність індивіда до певних екстремістських груп впливає на те, як людина бачить світ, як думає і відчуває себе. Такі ідентичності важливі, оскільки зменшують невизначеність соціального світу для індивіда та його місце в ньому. Як наслідок - виникає дифузія відповідальності за свої дії. 2. Модель пошуку значущості. Авторка моделі – А. Кругланскі [5] - стверджує, що екстремісти мотивовані фундаментальним бажанням мати «значення», бути «кимось». Ці прагнення до значущості можуть виявлятися у трьох формах: відновлення значущості після її втрати, приріст значущості і запобігання її втрати, яка може статися у майбутньому. 3. Моделі соціального руху [6]. Квінтан Вікторовіч, що провів дослідження ісламської радикалізації, пов'язує теорію соціального руху із вивченням радикалізації. Автор моделі виділяє декілька фаз: когнітивне відкриття, релігійне прагнення внаслідок цього когнітивного відкриття, вирівнювання та індоктринації. Вирівнювання означає зв'язок між тим, як реальність сприймається і інтерпретується радикальною організацією. 4. Моделі раціонального вибору [7] засновані на припущенні, що екстремісти не відрізняються від

неекстремістів за соціально-демографічними характеристиками або процесами прийняття рішень. З цієї точки зору індивідуальна радикалізація є продуктом раціонального процесу прийняття рішень, в рамках якого стратегії оцінюються до вжиття заходів, в результаті чого вигоди від екстремістської діяльності переважають витрати. Висновок Отже, при побудові комплексної моделі загроз авіаційної безпеки для оцінки її рівня у контексті вивчення порушника рекомендовано розглядати термін «насильницький екстремізм», який більш детально та комплексно за «тероризм» пояснює явища. Аналіз поверхні атаки на предмет насильницького екстремізму може бути виконаний, на думку автора, за допомогою оцінки фактору криміногенності оточуючого середовища, в якому розміщений об'єкт інфраструктури, в даному випадку - аеропорт.

Список використаних джерел:

1. Додаток 17: Конвенція про міжнародну ЦА: Безпека. – К: ICAO, 2017. – 41 с.
2. Повітряний Кодекс України: чинне законодавство зі змінами та доповненнями станом на 20 січня 2018 р.- К.: Павливода А.В., -2018. – 108 с.
3. Чередніченко К.В. Теоретичні аспекти діагностики авіаційної безпеки аеропорту (I) [Текст] / К.В. Чередніченко // Інформаційні технології, системний аналіз і моделювання соціоекологоекономічних систем: Матеріали ІХ міжнародної науково-практичної конференції. -Київ, 2018. -ст. 237-240.
4. Jensen, Michael, Elizabeth Yates, and Sheehan Kane. 2021. "Extremism in the Ranks and After," START: College Park, MD.
5. Szumowska, Ewa, Aneta Czernatowicz-Kukuczka, Małgorzata Kossowska, Szymon Król, and Arie W. Kruglanski. 2020. "Truth and Significance: A 3N Model (Needs, Narratives, Networks) Perspective on Religion." In *The Science of Religion, Spirituality, and Existentialism*, eds. Kenneth Vail III and Clay Routledge. London: Elsevier, 225-242. <https://bit.ly/31BT506>
6. Karagiannis, E. "European Converts to Islam: Mechanisms of Radicalization". *Politics, Religion & Ideology* 13, no.1 (2012), pp. 99-113. 7. Leiken, R. *Europe's Angry Muslims: The Revolt of the Second Generation* (Oxford: Oxford University Press, 2012).