

Петровець О.Д., студент,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

Степанченко І.О., студент,
юридичний факультет,
Університет економіки та права «КРОК», м. Київ, Україна
Науковий керівник: Гусар О.А., к.ю.н.

ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ НА БЕЗПЕКУ В АЕРОПОРТАХ УКРАЇНИ

З метою забезпечення безпеки польотів, охорони життя та здоров'я пасажирів і членів екіпажів цих суден в аеропортах України як на внутрішніх, так і на міжнародних рейсах проводиться контроль на безпеку пасажирів, членів екіпажів повітряних суден, ручної поклажі, багажу, вантажу, поштових і термінових відправлень та бортових припасів, у тому числі бортхарчування.

Правила здійснення контролю на безпеку встановлюються Інструкцією з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України [1]. Положення та процедури, викладені в Інструкції, поширюються на всіх суб'єктів забезпечення авіаційної безпеки, експлуатантів і аеропортів, зареєстрованих в Україні, незалежно від форм їх власності.

Контроль на безпеку запроваджується сертифікованим персоналом служб авіаційної безпеки аеропортів (авіапідприємств) як з використанням спеціальних технічних засобів безпеки, так і ручним способом. Стосовно пасажирів і членів екіпажів повітряного судна здійснюється особистий контроль на безпеку. Такий контроль проводиться в межах, достатніх для виявлення зброї та заборонених для перевезення предметів і речовин, та здійснюється лише працівниками однієї статі з пасажиром або членом екіпажу, який проходить контроль.

Контроль на безпеку проводиться за спеціальною технологією, розробленою в аеропорту на підставі цієї Інструкції [1] та з урахуванням місцевих умов, з метою запобігання доставці на борт повітряного судна зброї, боєприпасів, вибухових речовин та пристроїв, інших небезпечних предметів і речовин, які можуть бути використані для вчинення акта незаконного втручання у діяльність цивільної авіації або заборонені для перевезення повітряним транспортом.

Перелік небезпечних предметів і речовин, заборонених для перевезення повітряним транспортом, визначається згідно з вимогами п. 83 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації [2]. Час проведення контролю на безпеку не повинен перевищувати загального

часу, передбаченого розкладом для оформлення рейсу. Спрощення процедури такого контролю за будь-яких умов забороняється.

У разі запізнення пасажира до посадки в повітряному судні у зв'язку з проходженням контролю на безпеку адміністрація аеропорту (авіапідприємства) повинна забезпечити його відправлення черговим рейсом або повністю відшкодувати вартість квитка чи невикористаної його частини. Також обов'язково вживаються заходи виключення контактів пасажирів, які пройшли контроль, з такими, що не пройшли цю процедуру, з проводжаючими та персоналом аеропорту, не зайнятим обслуговуванням пасажирів у контрольованій зоні.

Для здійснення огляду ручної поклажі, багажу та особистого контролю пасажирів в аеропортах або окремих пасажирських павільйонах облаштовуються зони контролю на безпеку. Зони контролю на безпеку залежно від кількості пасажирів та рейсів можуть мати один або кілька пунктів контролю. При вході в пункт контролю розміщуються вивіски "Зона контролю на безпеку", "Пункт контролю". Пункти контролю на безпеку в аеропортах облаштовуються повним комплектом спеціальних технічних засобів безпеки (СТЗБ), до якого входять: рентгенотелевізійний інтроскоп; стаціонарний металошукач; портативні металодетектори; детектор вибухових речовин.

Технічні засоби безпеки резервуються не менше як на 50% від основного комплексу. Кожний пункт контролю, що має повний комплект СТЗБ, обслуговується зміною (групою) працівників САБ, яка складається з 4 осіб (операторів). Виявлені в пасажирів та членів екіпажу ПС у їхній ручній поклажі та багажі предмети та речовини, заборонені до транспортування повітряним транспортом, вилучаються. Кожний факт вилучення оформлюється актом виявлення та вилучення у пасажирів (члена екіпажу) цивільного повітряного судна предметів і речовин, заборонених до транспортування. Вилучені в пасажирів та членів екіпажу предмети та речовини, що перебувають у вільному продажу, але заборонені до транспортування повітряним транспортом, передаються проводжаючим або зберігаються в аеропорту до їх витребування.

В аеропортах (міських аеровокзалах) складається та ведеться облікова документація: акти виявлення та вилучення у пасажирів та членів екіпажу заборонених до транспортування предметів та речовин; журнал обліку контролю на безпеку пасажирів, ручної поклажі і багажу - у кожному пункті контролю на безпеку; журнал обліку актів вилучення у пасажирів та членів екіпажу повітряного судна заборонених до транспортування предметів і речовин - один на зону контролю; журнал обліку контролю вантажу, пошти; журнал обліку контролю бортприпасів; журнал обліку роботи спеціальних технічних засобів, що застосовуються в технологічному процесі контролю на безпеку, - у кожному пункті контролю; журнал обліку чергувань складається в довільній формі один

на зону контролю; акти контролю багажу за відсутності пасажирів; акти контролю вантажу, пошти, бортприпасів за відсутності відправника. Термін зберігання всіх форм документації – 1 рік.

Література

1. Про затвердження Інструкції з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 28.09.2004 №81 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1555-04>.

2. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації Верховна Рада України: Закон Верховної Ради України, від 21.03.2017 № 1965-VIII. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws>.

УДК 336.15:342.922:477 (043.2)

Піденко Д.О., студент,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Устинова І.П., к.ю.н., доцент

СУБ'ЄКТИ ТА СКЛАДОВІ БЮДЖЕТНОГО ПРАВА УКРАЇНИ ТА ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН

У юридичній науці існує ряд критеріїв, за якими можливо диференціювати осіб. По-перше – це галузева правосуб'єктність. Галузева правосуб'єктність – це юридична ознака суб'єкта права, що його характеризує. Саме за цією ознакою можливо виокремити конкретного галузевого суб'єкта (або суб'єкта, що функціонує у рамках відповідної галузі) із сукупності інших учасників правовідносин. Тобто існування фінансової правосуб'єктності не викликає заперечень.

Бюджетна правосуб'єктність, виділяючи осіб, які нас цікавлять, відкриває немов новий етап у їх аналізі, окреслює коло обов'язків та прав, підстави правового статусу учасників бюджетних правовідносин. Наступним найбільш традиційним поділом суб'єктів права виступає їх розподіл на колективних або індивідуальних осіб, або (що є практично те саме, але називається інакше) державу, юридичних та фізичних осіб. При цьому вчені по-різному виділяють критерій такої класифікації. Так, А. Г. Братко всіх учасників правовідносин поділяє на дві групи – фізичні та юридичні особи – залежно від характеру охоронюваних і забезпечуваних правом інтересів.

Питання зарубіжного бюджетного права та законодавства у наукових працях розглядаються переважно у контексті порівняння норм тих чи інших актів. І вкрай рідко зустрічається аналіз зарубіжного бюджетного законодавства і ще рідше – практика його застосування. Досліджуючи