

правил безпеки, які сталися через їхні дії. Вони повинні бути свідомі того, що не дотримання правил може призвести до кримінальної відповідальності і небезпеки для пасажирів та інших осіб, які знаходяться в зоні впливу авіаційної діяльності.

6. Крім того, для ефективної індивідуальної профілактики правопорушень в сфері авіації, співробітники повинні також дотримуватися принципів етики та професійної поведінки, бути відповідальними та дисциплінованими, а також сприяти підвищенню рівня безпеки в авіації шляхом виявлення та повідомлення про можливі порушення законів та правил безпеки. Для цього можуть бути використані системи внутрішнього контролю та повідомлення про порушення (в тому числі анонімні), які допоможуть виявити та усунути можливі загрози для безпеки

Література

1. Профілактика злочинів: підручник / О.М. Джужа, В.В. Василевич, О.Ф. Гіда та ін.; за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. О.М. Джужі. Київ: Атіка, 2011. 720 с.

2. Кікалішвілі М.В. Методи індивідуальної профілактики корупційних злочинів. Київський юридичний журнал. 2022. № 1. С. 25-33.

3. Бандурка О.М. Профілактика злочинності. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2014. № 1. С. 115–124. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vprc_2014_1_14

УДК 340:656.025.4(043.2)

Подік Я.В., здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Майстро Д.М., старший викладач

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ БЕЗПЕКИ В АЕРОПОРТАХ: КОНТРОЛЬ БЕЗПЕКИ, ПЕРЕВІРКА ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ

У наш час міжнародні подорожі стали невід'ємною частиною життя, безпека в аеропортах є однією з основних та найскладніших проблем, які постають перед авіаційною галуззю. Пасажирські літаки, перевозять мільйони людей щодня. Забезпечення їхньої безпеки – це завдання, що вимагає відповідних технологій, великої уваги та постійного вдосконалення системи в аеропортах.

«Аеропорт, або летовище – це сукупність інженерних споруд, призначених для приймання, відправлення та технічного забезпечення повітряного транспорту, а також обслуговування пасажирів і вантажу. Аеропортовий комплекс повинен мати хоча б одну злітно-посадкову смугу: чи то ґрунтову, тверду, або водну поверхню для зльоту й посадки літаків, чи то вертолітний майданчик» [1].

Міжнародні стандарти та правила безпеки для аеропортів встановлює Міжнародна організація авіації, яка розробляє і затверджує норми, що стосуються безпеки авіації на світовому рівні. Ці стандарти охоплюють різні аспекти безпеки, такі як: безпека польотів, безпека пасажирських перевезень, заходи протидії тероризму та інші аспекти, пов'язані з безпекою. Усі аеропорти повинні дотримуватися цих стандартів та вживати відповідних заходів із забезпечення безпеки в пасажирських терміналах, на підземних та поверхневих стоянках, під час посадки та виходу з літаків, під час митного та паспортного контролю, а також у вантажному секторі аеропорту.

«Ці заходи можуть включати в себе інсталяцію системи відеоспостереження, впровадження біометричних ідентифікаторів, ретельний митний контроль, навчання персоналу з питань безпеки та багато інших заходів, спрямованих на запобігання можливим загрозам та забезпечення безпеки в аеропорту» [2].

Авіаційна безпека характеризується на таких міжнародних принципах:

- 1) заходи безпеки мають бути адекватними рівню загрози;
- 2) жодний цивільний повітряний корабель не може вилітати поза межі повітряного простору країни без дозволу на це;
- 3) жодна особа не допускається на борт без відповідної підстави і дозволу;
- 4) жодна особа або транспортний засіб не може увійти до контрольованої зони без дозволу на це;
- 5) аніякі предмети без проходження процедур контролю не можуть вноситися на борт;
- 6) авіаційний персонал допускається до робіт лише за проходження ним відповідної підготовки [3].

Існують різні технічні засоби служби авіаційної безпеки. Технічні засоби служби авіаційної безпеки – це елемент системи безпеки аеропортів, що використовується в межах повноважень для рішення задач забезпечення авіаційної безпеки. Обслуговують спеціалісти, які експлуатують доглядову апаратуру в аеропортах цивільної авіації [4].

Наразі безпека повітряних перевезень розглядається деякими державами як комерційний чинник, а значить жорсткий контроль багажу пасажирів все більше і більше впливає на загальну ефективність авіакомпаній. Цілком ясно, що немає простого та єдиного шляху забезпечення контролю багажу пасажирів.

У різних аеропортах цей контроль буде різний і залежатиме він від обсягу і типу повітряних перевезень, форми, розмірів. В деяких системах контролю використовується ускладнена технологія (наприклад, система EDS, яка весь час удосконалюється), в інших же випадках використовується ручний контроль. В деяких країнах контроль багажу здійснюється перед паспортним контролем, в інших – після. Переваги і недоліки кожної з існуючих технологій добре відомі і враховуються в кожному конкретному випадку і залежать від складності, характеристик і вартості кожної конкретної системи.

У роботі наведено особливості сучасних технологій контролю багажу:

1. Контроль з розміщенням багажу в самому обладнанні (системі) контролю або за ним може мати переваги, але він супроводжується бесідою з власником багажу.

2. Контроль з розміщенням багажу перед обладнанням контролю вимагає значного і дорогого простору, яке менеджер аеропорту часто віддає перевагу використовувати з комерційною метою (для здачі в концесію).

3. Контроль з розміщенням багажу в самому обладнанні може подовжити процедуру контролю.

4. Контроль з розміщенням багажу за обладнанням контролю вимагає, щоб розмова з пасажиром була стислою.

5. Звичайну систему рентгенографічного контролю не тяжко придбати, але вона вимагає більше операційного персоналу, ніж вимагається в простіших і менш складних автоматичних системах контролю.

6. Будь-яка технологія може генерувати помилкові сигнали, які потребують розв'язання в цих випадках суперечок, що виникають з пасажиром.

7. Технологічно складні системи контролю, наприклад, рентгенографічні, повинні мати можливість переходу на ручний контроль.

8. Деякі автоматичні системи контролю, які оптимізовані для використання при високій швидкості контролю багажу, краще використовувати з транспортером [5, с. 16-17; с. 25-26].

Рекомендації пасажиром щодо проходження контролю на авіаційну безпеку.

1. Приготуйте посадковий талон, паспорт та пред'явіть їх працівникам служби авіаційної безпеки.

2. Зніміть Ваш верхній одяг та покладіть його в кошик, в який також необхідно покласти вміст Ваших кишень, брючний ремінь та пакет із рідинами.

3. Електронні прилади (комп'ютери, планшети, телефони т. ін.) покладіть в окремий кошик.

4. Всі Ваші речі (сумки та кошики) покладіть на рухому частину транспортеру і чекайте запрошення персоналу служби авіаційної безпеки для проходження через стаціонарний металодетектор. При необхідності Ви можете бути перевірені ручним металодетектором або піддані ручному догляду [6].

Як висновок, слід зазначити, що забезпечення безпеки міжнародної авіації є однією з основних засад міжнародного повітряного права і є важливою складовою сучасної системи аеропортів. Забезпечення безпеки в цьому секторі вимагає спільних зусиль усіх держав, міжнародних організацій та відомств цивільної авіації.

Література

1. Аеропорт. Вікіпедія: веб-сайт. URL: <http://surl.li/dchc>

2. Висоцька Т.Є. Напрями вдосконалення державної політики забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2012. № 11. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=510>

3. Островська І.В., Радченко О.А., Моїсеєва Н.В. Проблеми та напрями розвитку ринку авіаційних перевезень. *Економіка та управлінням національним господарством*. 2018. № 4 (66). С. 21-26. URL: http://psae-jrnl.nau.in.ua/journal/4_66_2018_ukr/4.pdf

4. Технічні засоби служби авіаційної безпеки. Вікіпедія: веб-сайт. URL: <http://surl.li/mmtlm>

5. Gilbert Guichenery. Widespread implementation of aircraft hold baggage screening has reached a crossroads. *ICAO Journal*. 1997. 52, № 10. P. 16-17, 25-26.

6. Авіаційна безпека. Bees Airline: веб-сайт. URL: <https://bees.aero/uk-UA/passengers/aviation-security>

Пожидаєв О.Р., здобувач вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник Лихова С.Я., д.ю.н., професор

БЕЗПЕКОВА ДІЯЛЬНІСТЬ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ (ЕКОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ В АВІАЦІЙНІЙ БЕЗПЕЦІ)

Актуальність теми зумовлена тим, що в умовах глобального світу роль цивільної авіації в економіці сучасних країн неухильно зростає, але зі збільшенням обсягів авіаперевезень, площ оброблюваних з літаків сільськогосподарських угідь, інтенсивності процесів експлуатації авіаційної техніки прийшло розуміння того, що така техніка суттєво впливає на зростання забруднень навколишнього природного середовища.

В останні десятиліття люди усвідомили, що поряд із проблемами соціально-економічного характеру найбільш актуальними є питання забезпечення екологічної безпеки. Одним із найважливіших є питання охорони навколишнього природного середовища від негативного впливу авіації.

Незалежна Україна як інші держави світу також взяла на себе міжнародно-правові зобов'язання щодо створення національного дієвого правового механізму, який би надійно гарантував пріоритетність екологічної безпеки; екологічно безпечне середовище для життя і здоров'я людей; здійснення запобіжних заходів щодо охорони навколишнього природного середовища; безпеку широкого впровадження новітніх технологій тощо. Так, серед важливих міжнародних здобутків України можна виділити підписання Україною Рамкової Конвенції ООН про зміну клімату та ратифікацію Кіотського протоколу. Цим самим Україна взяла на себе певні зобов'язання щодо впровадження політики зниження викидів парникових газів. Україна входить до двадцятки найбільших забруднювачів планети й несе свою частку відповідальності за негативні наслідки господарської діяльності. Серед існуючих видів господарської діяльності діяльність, пов'язана зі створенням і експлуатацією авіаційного транспорту характеризується масштабним та екологічно небезпечним для довкілля і здоров'я впливом: підприємства цивільної авіації впливають на екологію комплексно – тобто одночасно на різні складові навколишнього середовища: повітряні, земельні й водні ресурси країни. Відповідно у національному законодавстві 195 країн світу збільшилася кількість