

Міністерство внутрішніх справ України  
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

**В.П. Кононець**

**АДМІНІСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦІЙНА  
ДІЯЛЬНІСТЬ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
ПУБЛІЧНОГО ПОРЯДКУ І БЕЗПЕКИ  
В АЕРОПОРТАХ**

*Монографія*

Дніпро  
2018

УДК 35.078 : 351/74  
К 64

*Затверджено Вченою радою ДДУВС  
20 вересня 2018 року, протокол № 1*

*Рецензенти:*

**Доненко В.В.** – доктор юридичних наук, професор;  
**Манжула А.А.** – доктор юридичних наук, професор.

Кононець В. П.

**К 64 Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції щодо забезпечення публічного порядку та безпеки в аеропортах : Монографія / В. П. Кононець. Дніпро : ДДУВС, 2018. 156 с.**

ISBN 978-617-7665-68-6

Монографію присвячено комплексному та системному аналізу нормативно-правової бази та наявних наукових джерел. Вона визначає сутність та особливості адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції щодо забезпечення публічної безпеки та порядку в аеропортах України, а також окреслює напрями вдосконалення чинного законодавства в даній сфері з урахуванням позитивного міжнародного досвіду.

У результаті проведеного дослідження сформульовано низку наукових положень, висновків, пропозицій, що мають важливе теоретичне та практичне значення щодо забезпечення публічної безпеки та порядку в аеропортах України.

Видання розраховане на професорсько-викладацький склад, ад'юнктів, аспірантів, здобувачів та студентів вищих навчальних закладів юридичних вузів і факультетів, практичних працівників правоохоронних органів.

ISBN 978-617-7665-68-6

© Кононець В.П., 2018  
© ДДУВС, 2018

## З М І С Т

Перелік умовних скорочень .....	4
ВСТУП .....	5
<b>Розділ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ ТА БЕЗПЕКИ В АЕРОПОРТАХ</b>	
1.1. Місце поліції в системі суб'єктів забезпечення публічного порядку та безпеки в аеропортах .....	7
1.2. Правові основи адміністративно-правової діяльності поліції щодо охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах .....	32
1.3. Система та структура поліції в аеропортах .....	51
1.4. Досвід діяльності поліції окремих країн світу щодо охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах .....	62
<b>Розділ 2. ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПУБЛІЧНОГО ПОРЯДКУ І БЕЗПЕКИ В АЕРОПОРТАХ</b>	
2.1. Методи адміністративно-правової діяльності поліції щодо охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах .....	85
2.2. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції щодо забезпечення публічного порядку і безпеки в аеропортах .....	99
2.3. Взаємодія поліції в аеропортах з іншими підрозділами МВС щодо охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах .....	106
2.4. Удосконалення адміністративно-правової діяльності поліції в аеропортах щодо охорони публічного порядку та безпеки .....	132
ВИСНОВКИ .....	139
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....	142

## ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

АБ – авіаційна безпека  
АНВ – акт незаконного втручання  
ВДСП – виробничо-диспетчерська служба польотів  
ПС – повітряне судно  
САБ – служба авіаційної безпеки  
ДАС України – Державна авіаційна служба України  
ДПС – Державна прикордонна служба України  
РТУ – рентгено-телевізійна установка  
ЦА – цивільна авіація  
КЗ – контрольована зона  
ІАС – інженерно-авіаційна служба  
ІКАО – Міжнародна організація цивільної авіації  
МВС – Міністерство внутрішніх справ України  
МЗС – Міністерство закордонних справ України  
МОЗ – Міністерство охорони здоров'я України  
Мінтрансзв'язку – Міністерство транспорту та зв'язку України  
Мінінфраструктури України – Міністерство інфраструктури України  
ДСНС України – Державна Служба надзвичайних ситуацій України  
Державіаслужба – Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації  
Держкомстандарт – Державний комітет стандартизації, метрології та сертифікації України  
Держспоживстандарт України – Державний комітет України з питань технічного регулювання та споживчої політики  
Держмитслужба України – Державна митна служба України  
Держекспортконтроль України – Державна служба експортного контролю України  
Держкомкордон – Державний комітет у справах охорони державного кордону України  
Адміністрація Держприкордонслужби України – Адміністрація Державної прикордонної служби України  
Держприкордонслужба – Державна прикордонна служба України  
ВОХОП – воєнізована охорона Держприкордонслужби  
Держкомпромполітики – Державний комітет промислової політики України  
Агентство держмайна України – Державне агентство України з управління державними корпоративними правами та майном  
Міноборони України – Міністерство оборони України  
СБУ – Служба безпеки України  
ЦУ ВІСП ЗС України – Центральне управління військових сполучень Збройних Сил України  
Укравіатранс – Державний департамент авіаційного транспорту України  
Украероцентр – Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху.

## ВСТУП

Однією із складових інтегрованої концепції забезпечення безпеки і правопорядку на об'єктах авіації є забезпечення безпеки осіб, що перебувають на території аеропортів.

У зв'язку з цим залишається актуальною проблема високоорганізованої професійної діяльності поліції з охорони публічного порядку та безпеки на повітряному транспорті. Справа в тому, що охорона публічного порядку та забезпечення громадської безпеки вимагає від поліції здійснення складних і різноманітних завдань, виконання яких має забезпечити оптимальні умови функціонування об'єктів авіації, охорону правопорядку, створити передумови для виконання інших соціальних функцій, пов'язаних, зокрема, з реалізацією законних інтересів громадян, охорони власності, інтересів суспільства від протиправних посягань.

Сучасний стан зростання обсягів повітряних перевезень, підвищення рівня вчинення правопорушень на території аеропортів (за статистичними даними поліції, в аеропортах України за 2017 рік було вчинено 10560 правопорушень, у 2018 – 12387) потребують удосконалення форм та методів діяльності підрозділів Національної поліції на території аеропортів, опрацювання та активного впровадження нових способів, більш ефективних і дієвих.

Саме тому монографічне дослідження основ адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції щодо охорони публічного порядку і безпеки в аеропортах набуває виняткової важливості та актуальності, адже незначне порушення публічного порядку або громадської безпеки на території аеропортів може мати непередбачувані наслідки, заподіяти великі матеріальні збитки або навіть призвести до людських жертв.

Розв'язанню проблем діяльності поліції щодо охорони громадського порядку та безпеки були присвячені праці учених С.М. Алфьорова, В.Б. Авер'янова, О.М. Бандурки, О.О. Бандурки, Д.М. Бахраха, Ю.П. Битяка, В.М. Бевзенка, С.М. Гусарова, І.П. Голосніченка, О.В. Негодченка, В.О. Заросила, Т.П. Мінки, В.К. Колпакова, Р.А. Калюжного, А.Т. Комзюка, Т.О. Коломоєць, М.В. Корнієнка, В.Н. Гречуха, В.А. Гуменюк, Д.Г. Заброди, М. В. Лошицького,

Ю.С. Небеського, С.Д. Подлінева, А.В. Сергеева, О.І. Ульянова та ін.

Роботи цих науковців мають значну наукову та практичну цінність, однак поза їхньою увагою залишилося дослідження проблем адміністративно-правової діяльності поліції в аеропортах щодо охорони публічного порядку та громадської безпеки. Теоретичні основи та правові засади цієї діяльності не вивчалися комплексно. Водночас цілеспрямоване наукове монографічне дослідження проблем адміністративно-правової діяльності поліції в аеропортах щодо охорони публічного порядку та громадської безпеки має важливе теоретичне та практичне значення у плані реалізації інтегрованої концепції забезпечення безпеки і правопорядку.

Монографію присвячено з'ясуванню характеристики адміністративно-правової діяльності поліції щодо охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах та розробці науково-обґрунтованих рекомендацій для їх вдосконалення в умовах подальшого реформування органів Національної поліції.

## Розділ 1

# ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ОХОРОНИ ПУБЛІЧНОГО ПОРЯДКУ ТА БЕЗПЕКИ В АЕРОПОРТАХ

### 1.1. Місце поліції в системі суб'єктів забезпечення публічного порядку та безпеки в аеропортах

Розвиток цивільної авіації та авіаційних суб'єктів для України є однією з головних умов розвитку економіки держави. У зв'язку з цим висуваються підвищені вимоги до безперебійності функціонування діяльності аеропортів і забезпечення безпеки громадян на об'єктах авіації, що обумовлює наявність спеціальних підрозділів органів Національної поліції.

Основною умовою ефективної діяльності підрозділів поліції є оптимізація організації та здійснення правоохоронних заходів щодо охорони публічного порядку і забезпечення громадської безпеки в аеропортах. Для розгляду досліджуваної теми необхідно, насамперед, визначити, що саме являє собою аеропорт у соціально-правовому аспекті та яке місце цивільна авіація й авіаційні суб'єкти в Україні займають у системі державного управління.

Аеропорт – підприємство, що здійснює послуги в обслуговуванні пасажирів, багажу, вантажу та пошти, забезпечує виконання польотів і обслуговування повітряних суден, має у своєму складі та використовує для даних цілей аеродром, аеровокзал та інші наземні споруди, відповідне обладнання та підготовлений персонал. Відомо, що одним із найперших аеропортів світу став Кенігсбергський аеропорт Девау, який відкрився в 1919 р.

Історично першими аеропортами в Україні стали аеропорт Левандівка та Рогізна. Перше летовище зведене як військове близько 1914 р. австрійською владою у східній частині Левандівки, на Янівських блонях (луках). У 1915 р., під час окупації Галичини Російською імперією, на цьому аеропорті базувалися російські бомбардувальники «Ілля Муромець», тоді найбільші літаки у світі, створені авіаконструктором Ігорем Сікорським. Зокрема, на Левандівці з травня по чер-

вень базувалися два єдині придатні тоді для бойових польотів літаки цього типу: III-й і «Київський», відряджені сюди на фронт. З червня 1915 р. на аеродромі знову почали базуватися австрійські війська. Зокрема, тут розміщувався 4-й цісарсько-королівський летунський парк, який використовувався як ремонтна база.

З 20 березня 1918 р., згідно з міжурядовим договором між Австро-Угорщиною та Українською Народною Республікою, через аеропорт проліг маршрут першого в Україні регулярного поштового авіарейсу Відень – Київ.

У зв'язку з прискореним розвитком цивільної авіації з вересня 1926 р. було розпочато обговорення питання про відведення земель громади «Рогізна» під аеродром. Він мав обслуговувати внутрішні і міжнародні авіалінії, зокрема польсько-румунські. У 1927 р. вигін біля с. Рогізна перетворився на «аеропорт Чернівці», і саме на цій злітній смузі в серпні 1928 р. приземлився перший рейсовий пасажирський літак з Бухареста, а в 1930 р. тут вже приземлялися літаки, що обслуговували лінію Данціг – Бухарест, згодом – Данціг – Салоніки і Прага – Москва.

Зростання значення Чернівців як міжнародного аеропорту змусило владу звернути увагу на вдосконалення повітряних воріт міста. 12 жовтня 1930 р. відбулася урочиста закладка наріжного каменя нового Чернівецького аеропорту. Роботи з його будівництва тривали аж до 1936 р. Безумовно, Чернівці не могли бути єдиним містом Буковини, де існував аеропорт, і питання про виділення земельних ділянок ставилися і в інших містах. Було створено 9 авіаційних командувань: Чернівецьке, Сторожинецьке, Радауцьке, Сучавське, Хотинське та інші [1]. Такими були перші кроки міжнародної авіації в Україні, і саме в той час розпочався розвиток аеропортів як особливих соціально-організаційних установ.

Сьогодні на території України в кожній області є аеропорт. Всього їх налічується 50, 22 з яких призначені для здійснення міжнародних повітряних перевезень. Така кількість аеропортів свідчить про високий ступінь використання повітряного транспорту в житті сучасної держави і ставить на порядок денний питання належної правової охорони порядку та безпеки в аеропортах.

За вітчизняним законодавством міжнародний аеропорт являє собою аеропорт, який відкритий для прийому і відправки повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення, в якому здійснюється прикордонний і митний контроль. Аеродром включає



льотне поле (злітно-посадочні смуги (ЗПП), стернові доріжки (СД), перон (можливо, декілька), місця стоянки і заправки, склади); засоби зв'язку, навігації та спостереження; візуальні засоби забезпечення польотів; об'єкти та засоби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, забезпечення авіаційної безпеки, метеорологічного обслуговування, електрозабезпечення аеродрому; споруди та мережі інженерних комунікацій, що забезпечують роботу аеродромних об'єктів [2].

Відповідно до ст. 1 Повітряного кодексу України аеродром – це поверхня земної або водної ділянки, на якій розміщені будівлі, споруди та обладнання, яка призначена повністю або частково для вильоту, прибуття та руху по цій поверхні повітряних суден. У свою чергу, аеропорт – комплекс споруд, призначених для приймання, відправлення повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень, що має для цих цілей аеродром, інші наземні споруди та необхідне обладнання [3].

Відповідно до ст. 70. Повітряного кодексу України експлуатант аеропорту забезпечує прийняття та відправку повітряних суден, організацію наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, вантажу та пошти, повинен мати для цього аеродром, споруди, обладнання, техніку, персонал і може включати розташовані на його території об'єкти системи організації повітряного руху, метеорологічного обслуговування, вертолітні майданчики, під'їзні колії зі смугами відведення, об'єкти соціальної сфери та інші спорудження й об'єкти.

У разі виконання міжнародних польотів в аеропорту повинні здійснюватися митний, прикордонний, санітарно-карантинний та інші види контролю, які передбачені законодавством України. В аеропорту має бути створена система зворотного зв'язку пасажирів з його адміністрацією для своєчасного реагування на скарги пасажирів.

З метою прискорення і спрощення процедур митного та прикордонного оформлення авіаперевізник або експлуатант аеропорту, або суб'єкт наземного обслуговування надсилає до органу охорони державного кордону та митної служби України, які провадять діяльність у пунктах пропуску для повітряного сполучення, попередню інформацію про членів екіпажу, пасажирів, імпорتنі, експортні та транзитні вантажі, які перевозяться повітряними суднами. Порядок, спосіб, форма та строки подання і зберігання такої інформації спільно визначаються органом охорони державного

кордону України, спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи та уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Забезпечення авіаційної безпеки здійснюється відповідно до законодавства України, норм, правил і процедур Української державної програми безпеки цивільної авіації, затвердженої Верховною Радою України.

Відповідно до ст. 4 Повітряного кодексу України державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення.

Державна авіація використовує повітряні судна з метою забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення, які покладаються на Збройні Сили України, інші військові формування, утворені відповідно до законів України, спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань цивільного захисту, органи охорони державного кордону України, митна служба [4].

Держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, відповідні органи авіаційного транспорту України; основним напрямком цього регулювання є захист авіації України від актів незаконного втручання в її діяльність [5].

Згідно з Державною програмою авіаційної безпеки цивільної авіації суб'єктами забезпечення авіаційної безпеки в аеропорту, у частині, що їх стосується, є підрозділи: служби авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта; Національної поліції України; Служби безпеки України; Державної митної служби України; Міністерства оборони України (на аеродромах спільного базування); Міністерства України з надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи (за запитом).

Відповідно органи Національної поліції України, а саме лінійні відділи поліції в аеропортах, є основним суб'єктом, який безпосередньо забезпечує порядок та безпеку в аеропортах, що чітко регламентовано законодавством України.

Для чіткого розуміння досліджуваної проблематики необхідно, насамперед, з'ясувати суть такого складного соціального явища, як громадський порядок, розкрити зміст його окремих елементів, визначити напрямки розвитку.

Поняття публічного порядку і громадської безпеки є категоріями, що були достатньо висвітлені в адміністративно-правовій літературі. Зокрема, їхні змістовні аспекти дослідили у своїх працях такі вчені, як О.М. Бандурка, І.І. Веремеєнко, І.П. Голосніченко, М.І. Єропкін, В.К. Колпаков, А.Т. Комзюк, М.В. Корнієнко, С.І. Котюга, С.В. Лихачов, М.В. Лошицький, А.Е. Луньов, Т.П. Мінка, Ю.С. Небеський, О.В. Негодченко, А.М. Подоляка, Л.Л. Попов, Х.П. Ярмакі та ін.

Аналіз юридичної літератури щодо проблеми громадського порядку свідчить, що в науці відсутня єдина думка про поняття громадського порядку. Більшість авторів дотримується точки зору щодо необхідності розгляду громадського порядку як у широкому, так і у вузькому розумінні. З метою усунення цієї прогалини пропонується з'ясувати загальний зміст громадського порядку і безпеки та висвітлити їх крізь призму відносин, що виникають у ході забезпечення прав та законних інтересів пасажирів на об'єктах цивільної авіації.

Зазначимо, що в українському законодавстві є різні тлумачення поняття «публічний порядок», а на сторінках навчальної та наукової літератури надаються різні визначення цього терміну.

На думку М.В. Корнієнка, публічний порядок – це обумовлена потребами суспільства система врегульованих соціальними нормами відносин, що виникають у громадських місцях у процесі спілкування людей, яка має на меті забезпечення сприятливої обстановки функціонування суспільного життя, нормальних умов для праці та відпочинку людей, для діяльності державних органів, підприємств, установ та організацій [6].

У такому розумінні поняття «публічний порядок» обмежується визначеним простором, а також умовами, завдяки яким складаються та розвиваються суспільні відносини, що регулюються нормами права, моралі та звичаями.

М.В. Лошицький під публічним порядком пропонує розуміти порядок, який встановлюється у державі самою державою, забезпечується й охороняється нею шляхом надання своїм громадянам широкого спектру прав та покладання обов'язків з метою всебічного задоволення інтересів громадян і суспільства та підтримання стабільності у державі [7].

Відповідно до юридичної енциклопедії [8] під публічним порядком розуміється врегульована правовими та іншими соціальними нормами система суспільних відносин, що забезпечує захист прав і свобод громадян, їхнього життя, здоров'я, повагу до честі та людської гідності, дотримання норм суспільної моралі.

Вказані визначення, на нашу думку, є надто об'ємними, оскільки включають в себе широке коло суспільних відносин, що охоплюються загальною назвою «правопорядок». Крім того, не можна не згадати про тенденції плюралізації сучасного суспільства, в якому відбувається постійне змішування різних культур, поглядів та релігій, що, зрештою, ускладнює формулювання переліку соціальних (моральних) цінностей, які можуть бути охарактеризовані як загальнозначущі. Сьогодні багато з чинних раніше обмежень, закріплених у нормах моралі, визнаються допустимими (публічне носіння жінками паранджі, процесії представників сексуальних меншин тощо).

З наведеного можемо зробити певні висновки. Насамперед зазначимо, що поняття публічного порядку як об'єкта правової охорони слід розглядати принаймні у двох аспектах: по-перше, у широкому розумінні; по-друге, у вузькому (поліцейському) розумінні.

Варто підтримати А.М. Подоляку, який вважає, що у широкому (соціально-політичному) аспекті публічний порядок варто розглядати у значенні суспільного ладу, як весь устрій суспільства, всю систему відносин, що існують у суспільстві [9].

У вузькому розумінні поняття «публічний порядок» тісно пов'язане з категорією «правопорядок». Правопорядок можна визначити, як особливий стан суспільних відносин, упорядкованих за допомогою закону. Суспільні відносини, що становлять публічний порядок, регулюються нормами права, правилами суспільного співжиття, нормами моралі, релігійними нормами та звичаями. А суспільні відносини, що становлять правопорядок, регулюються лише нормами права і є, по суті, правовими відносинами.

Зміст адміністративно-правової охорони публічного порядку полягає у захисті врегульованої правовими нормами певної частини суспільних відносин, які забезпечують недоторканність життя, здоров'я, честі та гідності людей, відносин власності та нормальних умов функціонування підприємств, установ, організацій, службових осіб і громадян.

У цілому слід підтримати І.І. Веремеєнка в тезі, що сутність публічного порядку становлять три складові: місце виникнення

суспільних відносин, їхній зміст та основна мета регулювання [10]. Важливим елементом публічного порядку є громадське місце, де саме виникають досліджувані відносини постійного (площі, вулиці, двори, під'їзди), періодичного (магазини, кафе, бари, музеї) та разового (будівлі для зібрання, відпочинку) користування. Метою правового регулювання суспільних відносин, що виникають у публічних місцях, є недоторканність життя, здоров'я, честі й гідності людей та забезпечення громадської безпеки.

Таким чином, публічний порядок у вузькому (поліцейському) розумінні є системою суспільних відносин, які виникають та розвиваються в громадських місцях у процесі спілкування між людьми, правове регулювання яких забезпечує як особисту безпеку людини, так і публічну безпеку, і охорону яких законодавством віднесено до компетенції органів внутрішніх справ.

Практично всі дослідники окреслюють просторові межі, в яких охороняється публічний порядок, тільки публічними місцями. До публічних місць належать площі, парки, транспортні магістралі, вокзали. Відповідно, у нашому дослідженні публічним місцем аеропорту є саме аеровокзал та контрольована територія аеропорту. Публічне місце – територія аеропорту – пов'язується з перебуванням у ньому людей, а порушення порядку – із фактом порушення навіть однією особою правил поведінки на аеровокзалі під час спілкування людей, яке зачіпає інтереси іншої особи, групи людей.

Крім того, в науці немає однастайності щодо змісту поняття «публічна безпека», а також щодо співвідношення змісту понять «публічний порядок» та «публічна безпека».

О.В. Серьогін під публічною безпекою розуміє систему суспільних відносин, що складаються згідно з правовими нормами при використанні об'єктів, які становлять підвищену небезпеку для суспільства чи під час настання особливих умов (небезпеки) [11].

А.П. Коренєв публічну безпеку пов'язує з проявами негативних властивостей джерел підвищеної небезпеки при неправильному користуванні ними [12].

Є.Б. Ольховський під публічною безпекою розуміє стан захищеності духовних та матеріальних цінностей суспільства, встановленого порядку діяльності державних та громадських організацій, майнових та немайнових прав і свобод кожної людини, всього суспільства від зовнішніх та внутрішніх загроз, який забезпечує умови для нормальної життєдіяльності й розвитку [13].

Х.П. Ярмакі громадською безпекою вважає сукупність суспільних відносин, пов'язаних з попередженням та усуненням загрози для життя і здоров'я людей та їхнього майна, які можуть виникнути внаслідок дій людей або прояву негативних властивостей джерел підвищеної небезпеки [14].

Т.П. Мінка надає таке визначення публічної безпеки як об'єкта адміністративно-правового режиму: це стан захищеності таких життєво важливих цінностей суспільства, як життя і здоров'я людей, власності, довкілля, нормальної діяльності підприємств, установ та організацій від протиправних посягань, джерел підвищеної небезпеки та інших надзвичайних подій [15].

У коментарі до Кримінального кодексу України надається таке визначення публічної безпеки як об'єкта злочину: стан захищеності суспільства, таких його цінностей, як життя і здоров'я людей, власності, довкілля, нормальної діяльності підприємств, установ та організацій від загальнонебезпечних посягань [16].

Існує й третя точка зору, згідно з якою публічний порядок і публічна безпека утворюють самостійні категорії. Так, на думку І.П. Голосніченка, розмежовуючи категорії публічного порядку і публічної безпеки, в першу чергу слід визначити об'єкт правових відносин у сферах, котрі розглядаються, що дозволить чіткіше окреслити відповідні адміністративні делікти. Серед ознак, які впливають на стан публічної безпеки, є зовнішні обставини. Це нормальна життєдіяльність людей та усунення негативних якостей, джерел підвищеної небезпеки та забезпечення цих відносин законами та іншими нормативно-правовими актами [17].

Автори підручника «Адміністративна (поліцейська) діяльність міністерства внутрішніх справ» виділяють критерії, за якими відрізняються ці категорії: за характером соціальних потреб, за засобами регулювання, за особливостями регулювання відносин у сфері публічної безпеки.

Як вважає Т.П. Мінка, такі явища, як порядок і безпека, тісно переплетені між собою. Вони настільки близькі один до одного, що фактично мають однакову мету регулювання. Публічний порядок є явищем, що охоплює широке коло суспільних відносин, найбільша частина яких регулюються нормами, які є змістом впливу на відносини публічної безпеки. У зв'язку з цим публічний порядок, залишаючись ідеальною сукупністю визначених суспільних відносин, за своїм соціальним значенням наближається до інституту публічної безпеки.

Змістом охорони публічного порядку є забезпечення безпеки.

Саме з цих позицій слід оцінювати публічний порядок, який гарантує безпеку в усіх її проявах. Тобто порядок, якщо він не порушується, реально гарантує публічну безпеку в усіх її проявах. Інакше кажучи, публічний порядок встановлюється та існує для того, аби була забезпечена публічна безпека. Звідси, публічний порядок є складовою громадської безпеки [18].

Отже, публічна безпека – це стан захищеності таких життєво важливих цінностей суспільства, як життя та здоров'я людей, власності, довкілля, нормальної діяльності підприємств, установ та організацій від протиправних посягань, джерел підвищеної небезпеки та інших надзвичайних подій.

На нашу думку, публічна безпека як об'єкт адміністративно-правової діяльності поліції в аеропортах являє собою стан захищеності таких життєво важливих цінностей суспільства, як життя та здоров'я людей, власності, довкілля, нормальної діяльності підприємств, установ та організацій від протиправних посягань, джерел підвищеної небезпеки та інших надзвичайних подій.

Досліджуючи зміст охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах, не можна залишити поза увагою аналіз поглядів науковців стосовно категорій «охорона» та «захист», які можна відобразити у таких основних наукових підходах:

- 1) поняття “захист” та “охорона” є рівнозначними і тотожними [19];
- 2) відмінності наведених понять полягають у тому, що в них по-різному проявляється єдиний критерій їх виміру, тобто більш об'ємне поняття – “забезпечення” [20];
- 3) поняття “охорона” є більш об'ємним і охоплює поняття “захист” [21];
- 4) наявність лише поняття “захист”, яке заперечує або охоплює поняття “охорона” [22].

На нашу думку, саме на другому з наведених варіантів доцільно у даному контексті зосередити увагу. Пов'язано це з тим, що правова охорона та правовий захист спрямовані на забезпечення правової регуляції. Різниця між ними полягає в тому, що охорона має профілактичну та попереджувальну спрямованість, а захист існує для припинення протиправних діянь та реалізації юридичної відповідальності [23].

Саме наявність правопорушення як юридичного факту правовідносин розмежовує правову охорону та правовий захист. Така позиція знайшла підтримку в юридичній літературі.

Правова ж охорона і справді передбачає застосування попередження або припинення, але за умови, що ці види примусу здійснюватимуться без юрисдикційної діяльності, тобто без процедури вирішення правового спору (наприклад, примусовий медичний огляд чи лікування; ізоляція хворих; карантин; відсторонення від роботи особи, яка є бактерієносієм, тощо). При цьому Т.І. Пашук під юрисдикційною діяльністю розуміє правозастосовчу діяльність, яка спрямована на вирішення не будь-яких правових питань, а лише правових спорів у сферах як приватного, так і публічного права [24].

Тому, на нашу думку, під захистом слід розуміти комплексну систему заходів, що застосовуються для забезпечення припинення порушення свобод та відповідної реалізації суб'єктивних прав, включаючи судовий захист, а також самозахист публічних прав, їх відновлення, реалізацію юридичної відповідальності.

Таким чином, охорона публічного порядку та публічної безпеки включає в себе систему заходів, яка спрямована на попередження, припинення правопорушень, а саме: організацію та проведення попереджувальних дій щодо охорони та захисту прав, свобод і законних інтересів людини й громадянина під час різноманітних заходів; забезпечення умов для нормального функціонування органів державної влади, діяльності громадських об'єднань, підприємств, установ та організацій, у тому числі в умовах надзвичайних ситуацій; ліквідація наслідків порушень публічного порядку в публічних місцях; притягнення до відповідальності осіб, що вчинили протиправні посягання на охорону публічного порядку в громадських місцях; підготовка та підтримання на належному рівні готовності сил і засобів суб'єктів охорони публічного порядку в публічних місцях.

Наведені особливості публічного порядку і публічної безпеки підкреслюють важливість та актуальність цієї сфери в діяльності правоохоронних органів, у тому числі Міністерства внутрішніх справ, а головне – визначають зміст їхніх правоохоронних функцій і повноважень.

Підсумовуючи вищевикладене, під охороною публічного порядку та безпеки в аеропортах пропонуємо розуміти здійснюваний поліцією у взаємодії з іншими державними органами комплекс заходів, спрямованих на забезпечення дотримання нормального функціонування суспільних відносин, які виникають та розвиваються у публічних місцях на території аеропорту, профілактики порушень відповідних правил, дотримання яких є обов'язковим на цій території. На нашу думку, головним завданням поліції щодо охорони публічного порядку та безпеки



ки в аеропорті є захист прав та свобод людини від протиправних посягань, шкідливих наслідків функціонування об'єктів підвищеної небезпеки та інших надзвичайних подій на території аеропорту.

Таким чином, охорона публічного порядку – це зумовлений законодавчими актами розвиток суспільства та здійснюваний правоохоронними органами та іншими державними органами й громадськими організаціями за активної участі громадян комплекс заходів, спрямованих на забезпечення дотримання правил, які регулюють відносини між людьми у сфері суспільного, політичного, приватного життя та побуту, профілактику і припинення правопорушень, притягнення до відповідальності винних у порушенні встановлених законом правил, захист прав і свобод людини й громадянина, інтересів держави і суспільства від злочинних та інших антигромадських посягань.

Охорону публічного порядку необхідно сприймати як діяльність компетентних органів влади спільно з громадськістю щодо забезпечення належного морально-правового стану суспільства, захисту конституційних прав і свобод громадян, здійснюваного шляхом реалізації заходів на основі й у порядку, передбачених законом.

Необхідно звернути увагу, що самі суспільні відносини мають відповідну структуру. Так, у теорії держави та права під структурою (складом, елементами) правовідносин розуміють сукупність його складових і способів (порядок) їх взаємозв'язку між собою [25].

Згідно із загальноприйнятим підходом до структури правовідносин, в тому числі й у сфері охорони публічного порядку і безпеки на контрольованій зоні аеропортів, включають: суб'єкти; об'єкт; зміст правовідносин (право і обов'язок) [26].

Зважаючи на завдання нашого дослідження, проаналізуємо сутність суспільних відносин, пов'язаних з охороною публічного порядку та безпеки в аеропортах.

Суб'єктами вказаної групи правовідносин виступають, з одного боку, Міністерство внутрішніх справ, а з іншого – пасажери, інші фізичні та юридичні особи авіапідприємств. Перелік інших учасників чітко визначений у відповідних законодавчих актах.

Учасниками суспільних відносин у сфері охорони публічного порядку в контрольованій зоні аеропортів є правоохоронні органи України, які спільно з працівниками поліції забезпечують охорону публічного порядку та безпеки – СБУ, прокуратура, Державна прикордонна служба, Державна митна служба; підрозділ Міністерства оборони України (на аеродромах спільного базування). підрозділ Міністерства

України з надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи (за запитом), служба авіаційної безпеки .

Вважаємо за доцільне об'єднати учасників суспільних відносин у сфері охорони публічного порядку в контрольованій зоні аеропортів, урахувавши певні спільні їхні ознаки, в такі групи:

1) за критерієм соціально-правової позиції стосовно правил поведінки, дотримання яких дозволяє забезпечити публічний порядок та безпеку на території аеропортів, пропонуємо виокремити: а) суб'єктів, що зобов'язані дотримуватись правил поведінки на території аеропортів, – це пасажери, працівники адміністрації аеропорту, обслуговуючий персонал; б) суб'єктів, що контролюють дотримання правил поведінки на території аеропортів, – представники служби авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта, Міністерства внутрішніх справ України, Служби безпеки України, Державної прикордонної служби України, Державної митної служби України, Міністерства оборони України (на аеродромах спільного базування), Національної гвардії;

2) за часом перебування на території аеропортів: а) особи, що тимчасово перебувають на його території (пасажери, особи, які їх проводжають чи зустрічають, працівники автоперевізників тощо); б) особи, що постійно перебувають на території (представники поліції, митної, прикордонної служби, служби безпеки аеропорту, авіакомпаній, працівники аеропорту тощо);

3) за пріоритетом правоохоронної функції у складі завдань суб'єктів: а) ті, що безпосередньо забезпечують правопорядок: представники поліції та служби безпеки аеропорту; б) ті, що здійснюють контрольні функції: представники митної та прикордонної служб; в) ті, що здійснюють наглядові функції: представники адміністрації аеропорту, Міністерства оборони України (на аеродромах спільного базування), Міністерства України з надзвичайних ситуацій;

4) за правовим зв'язком з державою Україна: а) вітчизняні суб'єкти (громадяни – пасажери, працівники аеропорту, представники вітчизняних авіакомпаній і всіх правоохоронних органів); б) іноземні суб'єкти (іноземці – пасажери та представники іноземних авіакомпаній, особи, наділені дипломатичним імунітетом). Незважаючи на приналежність до будь-якої групи, правопорушником на території аеропорту може виявитися представник будь-якої з них.

Для забезпечення публічного порядку, як стану суспільних відно-

син, поліція впливає на поведінку людей, як предмет таких відносин. Цим, зокрема, досягається спокій у публічних місцях чи формується публічний порядок як стан суспільних відносин. Об'єктом суспільних відносин у сфері охорони публічного порядку і безпеки є такий стан суспільних відносин, за якого потенційні загрози не можуть реалізуватись та завдати будь-кому чи будь-чому шкоди.

Організація охорони публічного порядку, як управлінська діяльність, нерозривно пов'язана зі здійсненням функцій, спрямованих на безпосередню охорону порядку і безпеки, запобігання і припинення правопорушень [27].

За своїм змістом організація охорони публічного порядку містить здійснення таких функцій: визначення об'єктивно необхідних і науково обґрунтованих цілей і завдань Міністерства внутрішніх справ щодо забезпечення охорони публічного порядку; розроблення й удосконалення структури апаратів і підрозділів охорони цього порядку; визначення функціональних обов'язків працівників апаратів підрозділів охорони публічного порядку, керівників органів Національної поліції стосовно забезпечення публічного порядку; удосконалення роботи апаратів і підрозділів охорони цього порядку на основі наукових принципів управління, впровадження передового досвіду, зміцнення законності; кадрове, матеріально-технічне, організаційне і правове забезпечення апаратів і підрозділів охорони публічного порядку.

Забезпечення особистої безпеки громадян, як одне із завдань поліції, здійснюється через низку заходів у межах наданих повноважень, що реалізуються і спрямовані на попередження загрози життю, здоров'ю, честі, гідності та майну громадян, яка виникає внаслідок протиправних дій чи бездіяльності з боку будь-кого.

Захист порушених прав, свобод і законних інтересів громадян полягає в тому, що останні мають право звертатись до правоохоронних органів, а їхні представники, пересвідчившись у наявності фактів порушення, повинні вжити заходів щодо припинення протиправних дій, встановити і притягнути до відповідальності винних та забезпечити відновлення порушених прав і свобод громадян.

Основними завданнями поліції є: забезпечення особистої безпеки громадян, захист їхніх прав і свобод, законних інтересів; попередження правопорушень та їх припинення; охорона та забезпечення публічного порядку; виявлення і розкриття злочинів, розшук осіб, які їх вчинили; забезпечення безпеки дорожнього руху; захист власності від злочинних посягань; виконання кримінальних покарань та адміні-

стративних стягнень; участь у наданні соціальної та правової допомоги громадянам, сприяння в межах своєї компетенції державним органам, підприємствам, установам та організаціям у виконанні покладених на них законом обов'язків.

Перелічені завдання є загальними та обов'язковими до виконання працівниками всіх структурних підрозділів і служб поліції незалежно від напряму здійснюваної роботи і покладених на них безпосередніх обов'язків. У своїй діяльності поліція, як орган виконавчої влади, не повинна виходити за межі своїх повноважень.

Згідно з Державною програмою авіаційної безпеки цивільної авіації авіаційну безпеку в аеропорту в частині, що їх стосується, забезпечують підрозділи: 1) служби авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта; 2) Міністерства внутрішніх справ України; 3) Служби безпеки України; 4) Державної прикордонної служби України; 5) Державної митної служби України; 6) Міністерства оборони України (на аеродромах спільного базування); 7) Міністерства України з надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи (за запитом).

Служба авіаційної безпеки є підрозділом авіаційного суб'єкта, який відповідає за здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів авіаційного суб'єкта та об'єктів радіонавігаційного забезпечення незалежно від їх форм власності та підпорядкованості.

Підрозділ Міністерства внутрішніх справ України відповідає за публічний порядок на території авіаційного суб'єкта в частині, що його стосується. Тому вважаємо за необхідне виокремити головні завдання щодо здійснення організаційних та практичних заходів з охорони публічного порядку в аеропортах, а саме:

- організація і координація діяльності органів Національної поліції щодо забезпечення особистої безпеки громадян, які перебувають в контрольованій зоні, захисту їхніх прав і свобод, інтересів суспільства і держави від протиправних посягань, охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки цивільної авіації;

- запобігання, виявлення і припинення злочинів на об'єктах авіаційних суб'єктів та на прилеглий території, виявлення осіб, які можуть становити загрозу для цивільної авіації, та контроль за ситуацією у разі виникнення правопорушень і надзвичайних ситуацій;

- захист власності пасажирів від протиправних посягань на ван-

тажі;

- розкриття і розслідування правопорушень, розшук і затримання осіб, які їх вчинили, вжиття заходів щодо усунення причин та умов, що спричиняють вчиненню правопорушень;

- розробка та здійснення спільно з адміністрацією авіапідприємств профілактичних заходів, спрямованих на усунення причин і умов, які сприяли небезпеченню поклажі та багажу пасажирів;

- забезпечення охорони державної власності, захист прав і законних інтересів громадян, підприємств, установ і організацій від злочинних посягань та інших антигромадських дій;

- здійснення спільно з авіапідприємствами заходів щодо забезпечення безпеки перевезення, охорони життя і здоров'я пасажирів та членів екіпажів повітряних суден;

- визначення основних напрямів удосконалення роботи органів Національної поліції в аеропортах.

Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України спрямовані на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та недопущення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Відповідно до ст. 86. Повітряного кодексу України від 19 травня 2011 р. актом незаконного втручання в діяльність цивільної авіації є акт або спроба скоєння акту, що створює загрозу безпеці цивільної авіації на землі та в повітрі, а саме: 1) незаконне захоплення повітряного судна в повітрі; 2) незаконне захоплення повітряного судна на землі; 3) захоплення заручників на борту повітряного судна, на аеродромі або в аеропорту; 4) насильницьке проникнення на борт повітряного судна, у зону обмеженого доступу аеропорту (аеродрому) або в місця розташування наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження; 5) розміщення на борту повітряного судна, в аеропорту, зоні обмеженого доступу, що охороняється, аеродромі зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, що може створити потенційну загрозу безпеці цивільної авіації; 6) надання неправдивої інформації, яка ставить під загрозу безпеку пасажирів, членів екіпажу повітряного судна в повітрі або на землі або безпеку осіб, персоналу в аеропорту, на аеродромі.

Суб'єкти авіаційної діяльності на підставі Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації розробляють та на регулярній основі оновлюють свої програми авіаційної безпеки і вживають

заходів щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання.

Підрозділи лінійного відділу органів Національної поліції в аеропортах та на прилеглий контрольованій території організують і практично здійснюють охорону публічного порядку, забезпечують особисту безпеку громадян, пасажирів та громадську безпеку, тобто безпосередньо втілюють у життя профілактичні заходи, припиняють порушення такого порядку шляхом притягнення правопорушників до відповідальності, а також здійснюють охорону і конвоювання затриманих осіб тощо. Такі заходи не обмежуються лише організаційними функціями. Таким чином, зазначені функції органів Національної поліції на місцевому рівні реалізуються в сукупності з їхніми тактичними діями, які полягають у застосуванні певних форм і методів безпосередньої охорони публічного порядку і безпеки, запобіганні і припиненні правопорушень, забезпеченні надійного захисту життя, здоров'я, прав та свобод громадян, інтересів суспільства і держави від злочинних чи інших антисуспільних посягань.

Основними факторами, що впливають на організацію роботи органів Національної поліції місцевого рівня щодо охорони публічного порядку, є: соціально-економічні умови; оперативна обстановка (кількість і періодичність вчинених правопорушень); професійна підготовка кадрів, які безпосередньо виконують функції з охорони публічного порядку і забезпечення публічної безпеки, їхня технічна оснащеність; повнота і якість правового регулювання суспільних відносин у сфері охорони цього порядку [28].

Організація охорони публічного порядку як управлінська діяльність нерозривно пов'язана із здійсненням функцій, спрямованих на безпосередню охорону порядку та безпеки, попередження і припинення порушень у даній сфері. Так, наприклад, в умовах скупчення пасажирів в аеропортах і аеровокзалах є можливість тимчасового укриття на цих об'єктах осіб, які готуються вчинити злочин, бродяг, осіб, яких розшукують або які маскуються під пасажирів. В обстановці безперервного та швидкого руху великих мас людей, пов'язаного з користуванням послугами транспорту, виконання пасажирами багатьох операцій (купівля квитків, їх реєстрація, оформлення, здавання й отримання багажу, посадка і висадка), постійно виникають фактори, що відволікають увагу, тобто потенційно існує можливість відносно легко вчинити злочин і зникнути. Не випадково більшість злочинів проти особистого майна громадян на транспорті – це крадіжки речей,

залишених без догляду.

Поряд із крадіжками індивідуального майна громадян одним із найпоширеніших злочинів на повітряному транспорті є хуліганство, яке досить часто переходить у розбійництво, пограбування, нанесення тяжких та інших тілесних ушкоджень, а іноді й в убивство.

Функції сприяють забезпеченню мети безпеки, оскільки реалізація функцій, що є різними за змістом, але тісно взаємопов'язаними, складає сутність забезпечення безпеки. Функція як певний вид діяльності щодо забезпечення безпеки характеризується певною самостійністю, однорідністю та повторюваністю. За допомогою відповідної їй організаційної структури вона забезпечує виконання завдань забезпечення безпеки.

Кожна функція має свою сферу дії та здійснюється притаманними їй методами. У зв'язку з цим функції забезпечення публічної безпеки за змістом завдань, що виконуються, поділяються на: загальні (штабні), які притаманні всій системі безпеки в цілому та окремим її суб'єктам; спеціальні, які впливають на окремі сфери забезпечення публічної безпеки; забезпечувальні (допоміжні) функції, котрі обслуговують процеси реалізації загальних та спеціальних функцій.

До загальних (штабних) функцій забезпечення публічної безпеки належать: дослідження проблем підвищення ефективності управління та забезпечення публічної безпеки на різних рівнях (міжнародному, державному, регіональному, місцевому) у звичайних умовах та у надзвичайних ситуаціях; оцінка стану публічної безпеки, прогнозування тенденцій його розвитку; підготовка комплексних цільових програм забезпечення громадської безпеки; виявлення, оцінка, усунення, нейтралізація джерел загроз об'єктам публічної безпеки, а також контроль за їхнім станом, попередження загроз публічній безпеці.

Спеціальними функціями забезпечення публічної безпеки є: забезпечення ефективного функціонування системи суб'єктів безпеки; організація та проведення попереджувальних дій щодо захисту особистої та майнової недоторканності, прав, свобод і законних інтересів громадянина та людини; забезпечення умов для нормального функціонування органів державної влади, діяльності громадських об'єднань, підприємств, установ та організацій, у тому числі й в умовах надзвичайних ситуацій; вжиття заходів щодо відновлення порушених прав і законних інтересів об'єктів безпеки; ліквідування наслідків прояву загроз публічній безпеці; притягнення до відповідальності осіб, що вчинили протиправні посягання на об'єкти громадської безпеки; під-

готовка та підтримання на належному рівні готовності сил і засобів суб'єктів забезпечення безпеки [29].

До складу забезпечувальних (допоміжних) функцій входять: правове, кадрове, фінансове, матеріально-технічне та інше забезпечення діяльності суб'єктів безпеки. Оскільки зазначені функції покликані обслуговувати реалізацію загальних та спеціальних функцій, то від них багато в чому, а часто і цілком, залежить ефективність діяльності щодо забезпечення публічної безпеки та публічного порядку.

Відповідно до специфіки роботи підрозділів поліції в аеропортах вважаємо за можливе виокремити перелік функцій, що виконуються працівниками лінійного відділу при забезпеченні охорони громадського порядку на об'єктах території обслуговування. Отже, підрозділи органів Національної поліції в аеропорту та в контрольованій зоні виконують такі функції:

1) забезпечують охорону публічного порядку на ділянках обслуговування;

2) здійснюють у встановленому порядку нагляд за виконанням посадовими особами та громадянами рішень органів державної влади з питань охорони публічного порядку та безпеки користування повітряним транспортом;

3) проводять роботу щодо попередження та припинення злочинів, інших антигромадських дій, виявляють причини та умови, які сприяють правопорушенням, вживають заходів щодо їх усунення;

4) ведуть разом з іншими державними органами та публічними організаціями боротьбу з пияцтвом і алкоголізмом, самогоноварінням, наркоманією, проституцією, бродяжництвом;

5) здійснюють заходи щодо боротьби з розкраданнями, хабарництвом та іншими видами незаконного одержання нетрудових доходів;

6) здійснюють заходи щодо встановлення джерел укриття доходів та ухилення від сплати податків підприємницькими структурами;

7) організують боротьбу з крадіжками вантажів, злочинними посяганнями на особисту та майнову безпеку пасажирів, з рецидивною та груповою злочинністю, безпритульністю та правопорушеннями неповнолітніх на об'єктах повітряного транспорту і на території аеропорту;

8) ведуть у трудових колективах підприємств і установ транспорту пропаганду з питань охорони публічного порядку, боротьби зі злочинністю, пияцтвом та іншими антисуспільними проявами;

9) вживають заходів щодо формування у громадян поваги до



закону;

10) вживають згідно із законом заходів за заявами громадян і повідомленнями посадових осіб про скоєні злочини або злочини, що готуються, у встановленому порядку ведуть реєстрацію та облік скоєних злочинів;

11) здійснюють оперативно-розшукові та інші передбачені законом заходи з метою виявлення злочинів та осіб, які їх вчинили, розшуку осіб, які переховуються від слідства та суду, зникли безвісти, встановлення осіб невпізнаних трупів;

12) виконують рішення судів, постанови прокурорів і слідчих про привід осіб, котрі проживають на ділянці обслуговування, які ухиляються за їх викликом, виконують постанови прокурорів і санкціоновані прокурором постанови слідчих про взяття під варту, прийняті у встановленому порядку постанови про адміністративний арешт, охороняють і конвоюють заарештованих та затриманих;

13) здійснюють контроль за виконанням правил зберігання, носіння та перевезення вогнепальної зброї і боєприпасів у підрозділах воєнізованої охорони, видають документи на право їх носіння;

14) здійснюють нагляд за дотриманням установами, організаціями, посадовими особами та громадянами на території аеропорту правил, нормативів і стандартів пожежної безпеки;

15) вживають заходів щодо надання невідкладної допомоги особам, які потерпіли від катастрофи, аварій, правопорушень і нещасних випадків, а також тим, хто перебуває у безпорадному стані;

16) розробляють і організовують виконання спеціальних заходів, передбачених оперативними планами при надзвичайних обставинах. У встановленому порядку здійснюють огляд багажу, ручної поклажі та особистий огляд пасажирів;

17) ведуть прийом громадян, розглядають і вирішують пропозиції, заяви та скарги з питань, що належать до їх компетенції;

18) забезпечують зберігання знайдених документів, цінностей та іншого майна, вживають заходів щодо повернення їх законним власникам, організовують охорону державного, колективного та індивідуального майна громадян, що залишилось без нагляду;

19) спільно з іншими державними органами та громадськими організаціями беруть участь у здійсненні заходів щодо охорони природи, боротьби з порушеннями правил полювання і рибальства;

20) сприяють у межах своєї компетенції народним депутатам України та депутатам місцевих рад у здійсненні їх повноважень;

21) забезпечують дотримання встановленого режиму законності в оперативно-службовій діяльності;

22) сприяють органам державної безпеки у боротьбі з небезпечними державними злочинами, у здійсненні інших заходів щодо охорони державної безпеки; військовим комісаріатам – у проведенні призовів молоді на дійсну військову службу; органам охорони здоров'я та ветеринарного нагляду – у проведенні карантинних заходів під час епідемій, епізоотій, примусовій постановці на облік та лікування наркоманів, хронічних алкоголіків.

Специфіка охорони публічного порядку в аеропортах пов'язана з тим, що діяльність поліції на даній території є досить обмеженою і недостатньо врегульованою на законодавчому рівні, оскільки працівникам поліції доводиться повсякденно приймати рішення в ситуаціях, які не передбачені ані міжнародними документами, ані внутрішніми службовими інструкціями.

Ці проблемні ситуації можна поділити на такі групи: 1) правомірність та порядок перевірки документів в іноземних громадян, що перебувають на території аеропорту; 2) притягнення до відповідальності за порушення публічного порядку на території аеропорту іноземців, громадян, апатридів та біпатридів, які приїжджають, виїжджають або є транзитними пасажирами; 3) невизначеність порядку дій працівників поліції при вчиненні правопорушення на території різних зон аеропорту: транзитної зони, зони паспортного контролю, зони реєстрації, зони контролю на авіаційну безпеку; туристичної зони, льотної зони.

Найбільш поширеним порушенням правил безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації є незаконне перевезення вибухових або легкозаймистих речовин, інших небезпечних вантажів і предметів. Такі небезпечні дії часто призводять до авіаційних катастроф, загибелі людей. Більше того, вибухові речовини та зброя, які перевозяться, можуть використовуватися під час захоплення та викрадення повітряного судна або вчинення інших злочинів.

Суттєву загрозу безпеці польотів створюють факти викрадення повітряних суден цивільної авіації. Такі дії дезорганізують пасажирські перевезення, тягнуть за собою авіаційні катастрофи, загибель людей, а також вибуття лайнера за межі повітряного простору України.

Аналізуючи проблемні ситуації, що створюються в аеропортах, ще раз наголошуємо на актуальності дослідження, яке зумовлюється необхідністю приведення національних стандартів охорони гро-

мадського порядку до загальноєвропейських вимог.

Дослідженням було виявлено погляди респондентів щодо кількісно-якісного складу видів правопорушень, що переважають нині на території аеропортів; проаналізовано заходи, які найчастіше вживаються при охороні аеропортів; визначено певні проблемні моменти щодо ведення планово-попереджувальної роботи стосовно забезпечення безпеки пасажирів та персоналу; узагальнено думки про заходи, що сприятимуть удосконаленню системи безпеки; проаналізовано фактори, що ускладнюють роботу поліції в аеропортах.

У результаті проведеного вибіркового опитування працівників поліції в аеропортах було виявлено, що працівники поліції при охороні аеропорту вбачають необхідним здійснення таких заходів для посилення системи безпеки в аеропорту.

**Загальний розподіл даних щодо  
можливих заходів посилення системи безпеки в аеропорту, %**

<b>Заходи</b>	<b>Нададуть реальну допомогу</b>	<b>Не дуже сприятимуть</b>	<b>Не сприятимуть взагалі</b>
Створення центрального пульта спостереження, на якому буде здійснюватися фіксування всіх зон аеровокзалу та прилеглої території аеропорту	69,7	20,9	9,4
Обладнання системою спостереження	68,1	18,8	13,1
Гнучка система адміністрування прав доступу до архівів відеозаписів, віддалений контроль працездатності системи	45,3	32,8	21,9
Установка металодетекторів	70,9	21,9	7,2
Єдина радіоінформаційна мережа	44,4	35,0	20,6
Організація мобільного двостороннього радіозв'язку	39,1	41,6	19,4
Сучасна система інформування	61,9	20,6	17,5
Установлення колон екстреного виклику для громадян	50,0	32,2	17,8
Оперативне реагування на всі повідомлення від громадян	61,3	22,5	16,3
Оперативне реагування на виникнення ситуацій, що становлять загрозу безпеці пасажирів і персоналу	70,3	15,3	14,4
Підвищення рівня техоснащеності поліцейських	77,2	8,1	14,7

Заходи	Нададуть реальну допомогу	Не дуже сприятимуть	Не сприятимуть взагалі
Підвищення рівня боєздатності підрозділів охорони	60,6	14,7	24,7
Організація як локальних постів спостереження на площадках, так і централізованого	50,3	26,6	23,1
Посилення надійності охорони об'єктів	67,5	15,9	16,6
Більш активне патрулювання об'єктів аеропортів	61,3	20,6	18,1
Робота кінологічної служби	79,1	13,4	7,5
Активна профілактична робота з громадянами	51,3	37,2	11,6
Посилення наочної агітації для громадян (плакати, листівки із зазначеними телефонними номерами та іншими координатами, куди можна звернутися по допомогу)	28,1	41,9	30,9
Планомірний вивід комерційних структур	15,3	54,7	30,0
Розробка (удосконалювання) методик із забезпечення антитерористичної захищеності	62,8	26,3	10,9

Отже, наведені дані дозволяють зробити висновки, що працівники поліції найбільш дієвими вважають такі заходи: робота кінологічної служби – саме ця альтернатива набрала найбільшу кількість опитаних – 79,1 %, на другому місці серед переліку заходів – підвищення рівня технічної оснащеності поліцейських – 77,2 %, на третє місце респонденти винесли такий аспект, як установка металодетекторів – 70,9 %. Четверте і п'яте місця рейтингу посіли маркери – оперативне реагування на виникнення ситуацій, що становлять загрозу безпеці пасажирів і персоналу, та створення центрального пульта спостереження, на якому працюватимуть поліцейські, – відповідно 70,3 % та 69,7 %.

У результаті проведеного дослідження даної проблеми було виявлено, що взагалі в українських аеропортах найчастіше при охороні громадського порядку працівники поліції виконують такі завдання:

- на перше місце експерти ставлять безпосереднє забезпечення

охорони аеровокзалу і прилеглої території із показником 80,9 %;

- на другому місці – підтримання громадського порядку в контрольованій зоні аеропорту. Цей показник склав 71,9 %;
- на третьому місці у респондентів – виявлення осіб, що викликають підозру у вчиненні правопорушень, – 68,8 %;
- четверте місце посіла профілактика правопорушень – 66,6 %;
- 56,9 % наголошують на контролі за наявністю несправного або безхазяйного транспорту, який знаходиться поблизу споруджень аеропорту;
- 51,9 % акцентують увагу на регулюванні пасажиропотоків при проведенні масових нестандартних перевезень;
- наступний захід, який було обрано працівниками поліції, – режимно-доглядові заходи з метою недопущення провезення зброї, боєприпасів і вибухових речовин – 50,6 % опитаних;
- 43,8 % відзначили негайне реагування з виїздом слідчо-оперативних груп ГУМВС на місце події для перевірки будь-якої інформації про виявлення підозрілих предметів або загрозу здійснення вибухів;
- 32,2 % респондентів говорять про підтримання громадського порядку на повітряному судні.

Таким чином, визначивши проблемні моменти щодо роботи стосовно забезпечення безпеки пасажирів та персоналу і проаналізувавши фактори, що ускладнюють роботу поліції, ми стикаємося з низкою питань, на які немає конкретних відповідей, оскільки чинним законодавством не врегульовано організацію забезпечення безпеки в аеропортах саме підрозділами поліції, залишаються невирішеними питання щодо розмежування повноважень та відповідальності між правоохоронними та іншими органами в аеропортах задля безперебійного функціонування цивільної авіації.

Підсумовуючи вищевикладене, необхідно зазначити, що концентрація значних людських потоків на повітряному транспорті обумовлює необхідність першочергового вирішення органами Національної поліції завдань, пов'язаних із зміцненням громадського порядку і безпеки, попередженням і припиненням злочинних посягань на особисту та майнову безпеку пасажирів.

Безперервні потоки пасажирів, велике скупчення людських мас в окремі періоди створюють певні труднощі в організації охорони громадського порядку і боротьби зі злочинністю.

По-перше, в умовах скупчення пасажирів в аеропортах і аеровок-

залах є можливість тимчасового укриття на цих об'єктах осіб, які готуються вчинити злочин, осіб, яких розшукують або які маскуються під пасажирів.

По-друге, в обстановці безперервного та швидкого руху великих мас людей, пов'язаного з користуванням послугами транспорту, виконання пасажирами багатьох операцій (купівля квитків, реєстрація авіаційних квитків, оформлення, здавання й отримання багажу, посадка і висадка) постійно виникають фактори, які відволікають увагу, тобто потенційно існує можливість відносно легко вчинити злочин і зникнути. Відомо, що більшість злочинів проти особистого майна громадян на транспорті – це крадіжки речей, залишених без догляду.

По-третє, масовість пасажирів веде до встановлення між ними короточасних випадкових контактів, що полегшує вчинення злочинів шляхом зловживання довірою.

По-четверте, короточасність перебування пасажирів на об'єктах транспорту обумовлює виникнення труднощів щодо встановлення потерпілих, свідків, осіб, що скоїли злочин, здійснення оперативного спостереження за ними.

В умовах високої концентрації людей на об'єктах транспорту важливого значення набуває проблема забезпечення особистої та майнової безпеки пасажирів. Серед злочинів, що вчиняються на повітряному транспорті, крадіжки індивідуального майна складають в середньому 16–25 % з усіх, що реєструються підрозділами кримінальної поліції. Причому, понад 90 % крадіжок речей у пасажирів здійснюється злочинцями-одинаками, які найчастіше проживають у віддалених від місця скоєння злочину населених пунктах. Остання обставина істотно знижує можливості співробітників кримінальної поліції одержати про цих осіб будь-яку оперативну інформацію до їх появи на вокзалі, в поїзді чи в аеропорту та не допустити скоєння ними злочинів.

Поряд із крадіжками індивідуального майна громадян одним із найпоширеніших злочинів на повітряному транспорті є хуліганство, яке досить часто переходить в розбій, пограбування, нанесення тяжких та інших тілесних ушкоджень.

Серед правопорушень, які вчинюються нині в аеропортах, переважають правопорушення стосовно розпивання пива, алкогольних, слабоалкогольних напоїв у заборонених законом місцях або поява у громадських місцях у нетверезому вигляді (ст. 178 КУпАП) та злісна непокора законному розпорядженню або вимозі працівника поліції –

50,3 %; на другому місці «рейтингу» – дрібне хуліганство (ст. 173 КУпАП) – 34,1 %; третє місце, на думку експертів, посідають крадіжки особистого майна (ст. 51 КУпАП) – 20,3 %.

Як підсумок вищевикладеному можемо зробити такі висновки.

1. Поліція є основним суб'єктом охорони громадського порядку та безпеки, її підрозділи наділені певним правовим статусом, головними структурними елементами якого є визначені завдання, функції, конкретні владні повноваження та відповідальність.

2. Основними завданнями поліції з охорони громадського порядку та безпеки в аеропорту є розроблення та реалізація заходів, пов'язаних із процесами виявлення, обмеження, нейтралізації та припинення порушень, які впливають або можуть впливати на громадський порядок та безпеку, усунення причин та умов, які сприяють їх учиненню.

3. Адміністративно-правова діяльність поліції щодо охорони громадського порядку в аеропортах має такі особливості: 1) об'єкт обслуговування; 2) суб'єкт забезпечення; 3) конкретні правові методи та форми; 4) визначені напрямки.

4. Головними напрямками адміністративно-правової діяльності поліції з охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах є: 1) охорона прав і законних інтересів громадян; 2) попередження і припинення правопорушень на території аеропорту; 3) охорона громадського порядку в контрольованій зоні аеропорту; 4) охорона власності; 5) участь у роботі з виховання громадян у дусі поваги до законів і норм поведінки та правил суспільного життя.

5. Пропонуємо авторське визначення адміністративно-правової діяльності поліції в аеропортах щодо охорони громадського порядку і громадської безпеки. Це врегульована нормами адміністративного права, специфічна, виконавчо-розпорядча, підзаконна, державно-владна діяльність, пов'язана з практичним здійсненням заходів, спрямованих на охорону життя і здоров'я громадян, їхніх прав, свобод та законних інтересів від протиправних посягань, шкідливих наслідків функціонування об'єктів підвищеної небезпеки та інших надзвичайних подій на території аеропорту.

## **1.2. Правові основи адміністративно-правової діяльності поліції щодо охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах**

На сьогодні адміністративно-правове регулювання діяльності поліції в аеропортах з метою належного дотримання фізичними та юридичними особами норм законодавства України, забезпечення ефективного захисту прав та свобод людини і громадянина, громадського порядку та громадської безпеки, власності, інтересів суспільства та держави від протиправних посягань у зазначеній сфері потребує не просто вдосконалення, а якісно нового оформлення, завдяки чому зростає значення теорії адміністративно-правового регулювання, актуалізується необхідність наукового узагальнення практики здійснення, а також розвитку на цій основі відповідних приписів адміністративно-правових норм, які повинні спрямовуватися на покращення діяльності поліції щодо забезпечення правопорядку в аеропортах України.

Специфіка охорони громадського порядку в аеропортах пов'язана з тим, що діяльність поліції на даній території є досить обмеженою і недостатньо врегульованою на законодавчому рівні. Ситуація ускладнюється тим, що працівникам поліції постійно доводиться приймати рішення в ситуаціях, які не визначені міжнародними документами, стосовно правомірності перевірки документів у іноземних громадян, притягнення їх до відповідальності.

Правовою основою забезпечення громадського порядку, безпеки та охорони власності громадян в аеропортах є Конституція України, чинне законодавство та нормативні акти, що регулюють охорону зазначених суспільних відносин та визначають відповідні завдання ОВС у цій сфері.

Забезпечення безпеки цивільної авіації як важливої складової національної безпеки є необхідною умовою нормальної та безпечної діяльності держави. Конституція України в ч. 1 ст. 3 проголошує людину та її право на безпеку найвищою соціальною цінністю [30]. У частині 1 ст. 27 Основного Закону закріплено обов'язок держави захищати життя людини. Тому природно, що в Указі Президента України «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки авіації України» наголошується, що забезпечення безпеки авіації є першочерговим завданням державного регулювання діяльності авіації України [31].

Права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямо-



ваність діяльності держави. Держава відповідає перед людиною за свою діяльність [32, 98].

Основним законодавчим актом, що визначає правовий статус Національної поліції як суб'єкта охорони громадського порядку, є Закон України "Про Національну поліцію". У ст. 2 зазначеного Закону завданнями поліції вказані охорона і забезпечення громадського порядку, а також захист власності від злочинних посягань.

*Основними нормативно-правовими актами, які регламентують роботу підрозділів поліції, в тому числі і підрозділів поліції в аеропорту, є:*

- Закон України «Про Національну поліцію» від 02 липня 2015 р. № 580-VIII [33];
- Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження положення про Національну поліцію» від 28 жовтня 2015 р. № 877 [34];
- Наказ МВС України № 123 від 27 листопада 2015 р. «Про затвердження положення про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України» [35];
- Наказ МВС України від 28.07.2017 № 650 «Про затвердження Інструкції з організації діяльності дільничних офіцерів поліції» [36];
- Наказ МВС України від 02.07.2015 № 796 «Про затвердження Положення про патрульну службу МВС» [37];
- Наказ Національної поліції України від 6 листопада 2015 року №73 «Про затвердження Положення про Департамент патрульної поліції»;
- Наказ МВС України від 04.12.2017 № 987 «Про затвердження Положення про підрозділи поліції особливого призначення» [38];
- Наказ МВС України від 19.12.2012 № 1176 «Про затвердження Інструкції з організації роботи підрозділів кримінальної поліції у справах дітей» [39];
- Наказ МВС України «Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення» від 06 листопада 2015 р. № 1376 [40];
- Наказ МВС України «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» від 07 листопада 2015 р. № 1395 [41];
- Наказ МВС України «Про затвердження Інструкції про порядок ведення єдиного обліку в органах поліції заяв і повідомлень про вчи-

нені кримінальні правопорушення та інші події» від 06 листопада 2016 р. № 1377 [42];

- Наказ МВС України від 29 грудня 2015 р. № 1644 «Про реалізацію повноважень Національної поліції України з питань видачі та анулювання дозволів» [43].

Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI у ст. 4 визначає, що Україна, як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що випливають із цієї Конвенції, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України.

Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення.

Держава здійснює нормативно-правове регулювання діяльності цивільної авіації та через центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту забезпечує розвиток цивільної авіації, нагляд за безпекою польотів повітряних суден, захист авіації України від актів незаконного втручання в її діяльність та ін.

Одним із нормативних актів, що регулюють діяльність цивільної авіації, є Положення про взаємодію в контрольованій зоні авіаційних суб'єктів служб авіаційної безпеки з підрозділами органів центральної виконавчої влади, що забезпечують авіаційну безпеку, затверджене наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 28 вересня 2004 р. № 81 [44].

Положення про взаємодію в контрольованій зоні аеропортів та авіапідприємств служб авіаційної безпеки з підрозділами органів центральної виконавчої влади, що забезпечують авіаційну безпеку (далі – Положення), є обов'язковим для підрозділів центральних органів виконавчої влади в аеропорту, які забезпечують виконання Державної програми авіаційної безпеки. Положення регламентує порядок взаємодії Служби авіаційної безпеки з підрозділами Служби безпеки України, Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства оборони Украї-

ни, Державної прикордонної служби України, Державної митної служби України, Генеральної прокуратури України, які знаходяться на території аеропорту, при виконанні покладених на них завдань [45].

Спільний наказ Державної прикордонної служби та Міністерства внутрішніх справ № 742/1090 від 15.10.2004 «Про затвердження Інструкції про порядок взаємодії між органами охорони державного кордону Державної прикордонної служби України та Міністерством внутрішніх справ України при передаванні затриманих ними іноземців та осіб без громадянства» визначає порядок передавання органами охорони державного кордону Державної прикордонної служби України та органами поліції України іноземців та осіб без громадянства, які є порушниками законодавства України про державний кордон і правовий статус іноземців та осіб без громадянства, які були затримані:

– органами Національної поліції України – у контрольованих прикордонних районах під час спроби або після незаконного перетинання державного кордону;

– органами Державної прикордонної служби України – поза межами контрольованих прикордонних районів за порушення законодавства України про правовий статус іноземців та осіб без громадянства;

– органами Національної поліції та органами Державної прикордонної служби України – під час спільного несення служби як у межах контрольованих прикордонних районів, так і поза ними, за порушення законодавства України про правовий статус іноземців та осіб без громадянства.

Закон України «Про відповідальність за повітряні перевезення пасажирів через Державний кордон України без належних документів для в'їзду в Україну» від 10.01.02 № 2920-III із змінами і доповненнями, внесеними Законом України від 03.04.03 № 661-IV, встановлює заходи відповідальності за вказане правопорушення.

Інструкція про порядок перевезення зброї та боєприпасів пасажирськими рейсами авіаційного транспорту, затверджена наказом Державіаслужби 18.03.2005 № 199, регламентує порядок організації безпечного перевезення зброї та боєприпасів пасажирськими рейсами фізичними або юридичними особами, а також обов'язки посадових осіб аеропортів, експлуатантів, які залучаються для забезпечення перевезення зброї пасажирськими рейсами. Інструкція поширюється та є обов'язковою для авіаційних підприємств, аеропортів (аеродромів), експлуатантів цивільної авіації (далі – авіаційні суб'єкти), які здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден, незалежно від

форм власності та відомчої належності, а також для користувачів авіаційного транспорту.

Важливим засобом нормативно-правової регламентації зазначеної галузі є Інструкція про порядок виготовлення, придбання, зберігання, обліку, перевезення та використання вогнепальної, пневматичної і холодної зброї, пристроїв вітчизняного виробництва для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами несмертельної дії, та зазначених патронів, а також боєприпасів до зброї та вибухових матеріалів, затверджена наказом Міністерства внутрішніх справ України від 21.08.98 № 622, зареєстрована в Міністерстві юстиції України 07.10.98 р. за № 637/3077.

Наказ Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації 26.12.2011 № 637 «Про затвердження Порядку накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті» в цій інструкції затверджує порядок провадження справ про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті та притягнення до адміністративної відповідальності посадових осіб підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності та відомчої належності і громадян у разі порушення ними правил безпеки польотів та інших норм на повітряному транспорті, а порядок провадження справ визначається Кодексом України про адміністративні правопорушення.

Відповідальність за безпеку ПС несе вища посадова особа експлуатанта, яка може делегувати виконання функцій з питань авіаційної безпеки своєму заступникові, до посадових обов'язків якого входять: організація охорони власних ПС; організація проведення передполітного та післяполітного огляду, передполітного та спеціального догляду ПС з метою виявлення та знешкодження можливо захованих на ПС зброї, вибухових пристроїв, інших небезпечних речовин та предметів.

Програма заходів щодо забезпечення збереження вантажів, захисту їх від розкрадань і безпеки пасажирів на транспорті, схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 5 січня 1995 р. № 7, розроблена відповідно до Державної програми боротьби зі злочинністю, затвердженої Постановою Верховної Ради України від 25 червня 1993 р., та на виконання п. 2 рішення Координаційного комітету по боротьбі з корупцією і організованою злочинністю при Президентові України від 18 лютого 1994 р. № 12, а також п. 4 постанови Кабінету

Міністрів України від 14 грудня 1993 р. № 1035 «Про роботу Міністерства внутрішніх справ щодо організації виконання рішень Верховної Ради України та Уряду з питань посилення боротьби із злочинністю». Програма розроблена Міністерством транспорту, Міністерством внутрішніх справ і Службою безпеки і погоджена з відповідними міністерствами та відомствами.

Власник вантажного митного комплексу, автопорту, автотерміналу на момент відкриття та протягом його функціонування забезпечує:

1) наявність і функціонування системи електронного обліку перепусток для транспортних засобів, що переміщуються територією вантажного митного комплексу, автопорту, автотерміналу, та безперешкодний доступ до цієї системи посадових осіб митних органів;

2) наявність і функціонування контрольно-пропускної системи на в'їзді та виїзді з вантажного митного комплексу, автопорту, автотерміналу, до якої входять шлагбауми, засоби автоматичного зчитування реєстраційних номерних знаків транспортних засобів та електронні ваги з функцією автоматичного внесення інформації про реєстраційний номер транспортного засобу та його загальну вагу до системи електронного обліку.

Постанова Кабінету Міністрів України «Перелік небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом» від 12 травня 2007 р. № 723 відповідно до Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації визначає предмети і речовини, заборонені до перевезення пасажирами та членами екіпажів повітряних суден цивільної авіації.

З метою більш глибокого розгляду організаційного забезпечення адміністративно-правової діяльності поліції щодо охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах вважаємо за необхідне розглянути організацію діяльності безпосередньо аеропорту, аеропортового комітету, який координує діяльність усіх служб аеропорту та правоохоронних органів в аеропорту, щодо підвищення оперативності в роботі служб аеропорту та забезпечення безпеки цивільної авіації.

У кожному аеропорту створюється аеропортовий комітет з авіаційної безпеки, основною метою якого є розроблення, координація та здійснення заходів забезпечення безпеки в аеропорту. До його складу входять: керівник і заступник керівника аеропорту з авіаційної безпеки, представники підрозділу територіального органу Міністерства внутрішніх справ, підрозділу Державної митної служби України, підрозділу Державної прикордонної служби України, військової частини

Міністерства оборони України (у разі спільного використання аеродрому), підрозділу Служби безпеки України, авіаційних суб'єктів, що базуються в аеропорту, підрозділу Державного підприємства обслуговування повітряного руху України «Укранерорух».

Положення про аеропортовий комітет з авіаційної безпеки затверджується керівником аеропорту. Авіаційним суб'єктом на підставі цього Положення розробляється, узгоджується з усіма зацікавленими службами та затверджується керівником авіаційного суб'єкта інструкція про взаємодію служб авіаційної безпеки з підрозділами територіальних органів виконавчої влади щодо забезпечення авіаційної безпеки, які, відповідно до своєї компетенції, організовують роботу щодо взаємодії на підставі законодавства.

Керівники аеропортів спільно із заінтересованими орендарями аеропорту визначають контрольовані та стерильні зони і зони обмеженого доступу, де виконуються важливі роботи для забезпечення безпечної діяльності цивільної авіації в аеропорту. Розміщення цих зон позначається на плані-схемі аеропорту, що є частиною програми забезпечення авіаційної безпеки аеропорту. Межі території пункту пропуску через державний кордон України визначаються авіаційним суб'єктом, на балансі якого перебуває пункт пропуску, за погодженням з підрозділами Державної прикордонної служби України та Державної митної служби України.

З урахуванням вищевикладеного, на наш погляд, для здійснення контролю слід передбачати: 1) службові приміщення для розміщення контрольних підрозділів; 2) технологічне приміщення для розміщення технічних засобів контролю та розміщення контрольних підрозділів; 3) зал-накопичувач для пасажирів, що відправляються; 4) зал-накопичувач для розміщення пасажирів, що прибувають; 5) зал для розміщення транзитних пасажирів; 6) зал офіційних делегацій.

У місцях оформлення пасажирів закордонного прямування встановлюються кабіни паспортного контролю. Зали накопичення пасажирів повинні забезпечувати ізоляцію пасажирів від контактів зі сторонніми особами. У вантажному терміналі необхідно передбачити приміщення для зберігання затриманих вантажів та окреме приміщення для зберігання затриманих небезпечних вантажів.

Доступ у зони митного контролю дозволяється тільки посадовим особам Державної митної служби України, які безпосередньо беруть участь у здійсненні митних процедур. Інші посадові особи Державної митної служби України та інших органів державної влади, які здійс-

нюють передбачені ст. 27 Митного кодексу України види контролю під час переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон України, допускаються у ці зони в порядку, визначеному Державною митною службою України [46]. Громадяни, які перетинають державний кордон, допускаються у зони митного контролю за документами, що надають право в'їзду на територію України або виїзду з України. Порядок допуску в зони митного контролю інших осіб визначається Державною митною службою України.

Доступ у зони митного контролю та перебування у них посадових осіб правоохоронних органів і органів прокуратури дозволяється у випадках та в порядку, передбачених законодавством. У разі загрози чи виявлення фактів несанкціонованого виходу осіб або виїзду транспортних засобів на злітно-посадочну смугу чи шляхи керування повітряних суден для вжиття відповідних заходів щодо припинення правопорушень і затримання порушників негайно через оперативних чергових чи начальників змін надається інформація керівнику польотів, який оцінює обстановку, враховує її в забезпеченні управління повітряним рухом і надає інформацію відповідним службам про порядок їхніх дій залежно від виду порушення.

Виїзд на злітно-посадочну смугу та шляхи рулювання з метою припинення порушення й затримання порушників здійснюється з дозволу керівника польотів на автомобілях, обладнаних засобами зв'язку з органом обслуговування повітряним рухом, і під керуванням спеціально підготовлених водіїв. Адміністрація аеропортів забезпечує службові приміщення підрозділів Державної прикордонної служби України та Державної митної служби України об'єктовою сигналізацією.

У разі отримання інформації про загрозу захоплення (угону) повітряного судна та інші акти незаконного втручання у діяльність цивільної авіації обмін оперативною інформацією між службою авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта, Службою безпеки України, Міністерством внутрішніх справ України, іншими органами, зацікавленими в отриманні такої інформації, здійснюється згідно зі схемою оповіщення, розробленою у кожному авіаційному суб'єкті. У разі отримання інформації про здійснення акту незаконного втручання служба авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта, підрозділи взаємодії діють у межах своєї компетенції і згідно з вимогами відповідних нормативно-правових актів.

В аеропортах, де відкрито пункти пропуску через державний кордон чи яким надано дозволи на здійснення міжнародних польотів,

введення пропускної системи узгоджується з керівниками підрозділів Державної прикордонної служби України та Державної митної служби України, у зоні діяльності яких знаходиться аеропорт. Контроль за безпекою пасажирів здійснюється відповідно до вимог Інструкції з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України, затвердженої наказом Державіаслужби від 28.09.2004 № 81, зареєстрованої Міністерством юстиції України 07.12.2004 за № 1555/10154.

Додержання громадського порядку в пунктах пропуску забезпечується підрозділами Державної прикордонної служби України у взаємодії (у разі потреби) з відповідними підрозділами Міністерства внутрішніх справ України. Якщо під час здійснення контролю були виявлені контрабандні товари, інформація про їх виявлення надається Державній митній службі України. Якщо під час здійснення прикордонного, митного контролю були виявлені небезпечні предмети, у тому числі зброя, боєприпаси, вибухові пристрої та речовини, начальники змін цих підрозділів невідкладно повідомляють про це працівників служби авіаційної безпеки аеропорту, відповідні органи Міністерства внутрішніх справ України та Служби безпеки України для вжиття заходів щодо вилучення та знешкодження цих предметів і затримання підозрілих осіб.

У випадку перевезення повітряним транспортом зброї, озброєних осіб, депортованих осіб та осіб під вартою, а також при проведенні спеціального огляду повітряних суден взаємодія між підрозділами зацікавлених центральних органів виконавчої влади здійснюється згідно з вимогами нормативно-правових актів з цих питань. У разі потреби проведення службового розслідування щодо фактів порушення правил проходження контролю на безпеку чи виявлення небезпечних предметів, зброї, вибухових речовин, а також спроб учинення або вчинення акту незаконного втручання усі служби аеропорту, які взаємодіють між собою, мають право взяти участь у роботі спільної комісії, створеної для проведення такого розслідування.

У разі проведення перевірок та досудового слідства органами Міністерства внутрішніх справ України, органами прокуратури та Служби безпеки України за фактом незаконного втручання в діяльність авіації, то спроби такого втручання та іншого порушення правил авіаційної безпеки у матеріалах службового розслідування надсилаються зазначеним органам відповідно до вимог законодавства України.

Служба авіаційної безпеки (САБ) є підрозділом авіаційного суб'єкта, який відповідає за здійснення заходів із забезпечення захис-



ту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів авіаційного суб'єкта та об'єктів радіонавігаційного забезпечення незалежно від їх форм власності та підпорядкованості, запобігання, виявлення і припинення злочинів на об'єктах авіаційних суб'єктів та на прилеглий території, виявлення осіб, які можуть становити загрозу для цивільної авіації, та контроль за ситуацією в разі виникнення правопорушень і надзвичайних ситуацій [47].

Вивчивши матеріали зазначених нормативно-правових актів, вважаємо, що завдання поліції, які покладаються на них при охороні громадського порядку та безпеки на території аеропортів, потребують узагальнення.

Завданнями підрозділів поліції в аеропортах України є координація спільних дій САБ, митної служби та ДПС щодо забезпечення заходів авіаційної безпеки, а саме: 1) забезпечення особистої безпеки громадян, захист їхніх прав, свобод і законних інтересів; 2) запобігання правопорушенням та їх припинення; 3) охорона та забезпечення громадського порядку на об'єктах авіаційних суб'єктів і на прилеглий території; 4) виявлення, розкриття і розслідування злочинів, пошук осіб, які їх вчинили; 5) захист усіх видів власності від злочинних посягань; 6) виконання у межах своєї компетенції адміністративних стягнень; 7) участь у проведенні контролю на безпеку пасажирів, членів екіпажу ПС, їх ручної поклажі, багажу, кур'єрських та термінових відправлень, пошти, бортових припасів, вантажу та супроводження в установленому порядку; 8) інші заходи щодо забезпечення авіаційної безпеки.

САБ є підрозділом авіапідприємства, який відповідає за здійснення організаційних і практичних заходів для забезпечення і дотримання вимог авіаційної безпеки, розроблення та виконання документів, що передбачають заходи захисту ЦА від АНВ.

Служба у своїй діяльності керується Конституцією і законами України, постановами Верховної Ради України, указами і розпорядженнями Президента України, постановами і розпорядженнями Кабінету Міністрів України, іншими нормативними та організаційно-розпорядчими документами Міністерства транспорту та зв'язку України та Державіаадміністрації, стандартами та рекомендованою практикою ІКАО.

Завданнями САБ є: 1) захист цивільної авіації та її підрозділів, служб і об'єктів від терористичних, диверсійних та інших актів неза-

конного втручання і протиправних посягань в діяльність цивільної авіації; 2) забезпечення виконання вимог пропускового, внутрішнього об'єктового режиму та контролю на безпеку; 3) забезпечення безпеки та збереження від розкрадання в зонах обмеженого доступу авіа підприємств вантажу, багажу, кур'єрських та термінових відправлень, пошти, бортових припасів, а також майна юридичних та фізичних осіб, яке прийнято до перевезення в ПС чи взято під охорону.

Завдання Державної прикордонної служби України полягають у тому, що вона: 1) здійснює у встановленому порядку прикордонний контроль і пропуск через державний кордон України осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна; 2) координує діяльність правоохоронних та державних органів, що здійснюють різні види контролю під час перетинання державного кордону України або беруть участь у забезпеченні режиму в пунктах пропуску через державний кордон України; 3) здійснює розшук у пунктах пропуску через державний кордон осіб, які переходять від органів дізнання, слідства та суду, ухиляються від відбування покарань за злочини; 4) установлює, за погодженням з митними органами та адміністрацією міжнародних аеропортів, режим у пунктах пропуску через державний кордон для повітряного сполучення та контролює його додержання.

Поліція в аеропортах є підрозділом Національної поліції України, що відповідає за здійснення організаційних і практичних заходів щодо забезпечення та дотримання вимог авіаційної безпеки на території аеропорту, забезпечення безпеки цивільної авіації, громадян, громадського порядку, запобігання, виявлення і припинення злочинів на об'єктах авіаційних суб'єктів та на прилеглий території, виявлення осіб, які можуть становити загрозу для цивільної авіації, а також здійснення контролю за ситуацією в частині, віднесеної законодавством України до компетенції МВС України, у разі виникнення правопорушень і надзвичайних ситуацій.

Цивільна авіація не може ефективно працювати в умовах низької якості нормативного забезпечення. А це у сфері забезпечення безпеки авіації може мати катастрофічні наслідки. Чітке, повне і точне визначення термінів у законодавстві полегшує його тлумачення, що важливо для його правильного застосування. Крім того, безпека авіації є об'єктом посягання низки злочинів та адміністративних правопорушень і, як важливе суспільне благо, потребує посиленої охорони. Без її правильного визначення завжди існуватиме загроза неправильної кваліфікації правохоронними органами діянь, що містять ознаки

правопорушення і становлять небезпеку для нормальної, безпечної діяльності авіації та авіаційних об'єктів.

Важливою складовою забезпечення безпеки цивільної авіації є її правове забезпечення. Надзвичайно актуальним, враховуючи стратегічний зовнішньополітичний курс України на інтеграцію до Європейського Союзу (далі – ЄС), є приведення національного законодавства і нормотворчої діяльності у відповідність до європейських стандартів. У Стратегії інтеграції України до ЄС [48] серед напрямків інтеграції адаптація законодавства України до законодавства ЄС стоїть на першому місці. Курс на таку адаптацію закріплено також законами України; її концептуальну основу складає Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» (ст. 46), у яко-му вказано, що уповноважений орган з питань цивільної авіації співпрацює з міжнародними організаціями цивільної авіації, у тому числі в рамках механізму надання державам технічної, фінансової, матеріальної допомоги у сфері авіаційної безпеки [49, 54, 154].

Метою співпраці у ст. 46 цього закону названо «приведення законодавства з авіаційної безпеки у відповідність з міжнародними стандартами, отримання від міжнародних організацій цивільної авіації консультацій щодо організації та методів роботи у сфері авіаційної безпеки, проведення на конфіденційній основі під егідою міжнародних організацій цивільної авіації обстеження і оцінки стану авіаційної безпеки, отримання від міжнародних організацій цивільної авіації рекомендацій щодо навчальних програм у сфері авіаційної безпеки, практичного навчання й участі персоналу в практикумах та навчальних семінарах, що проводяться міжнародними організаціями цивільної авіації, придбання через міжнародні організації цивільної авіації обладнання для забезпечення авіаційної безпеки, навчальних засобів та іншого обладнання, застосування якого підвищує рівень авіаційної безпеки».

Адаптація нормативно-правової бази України в галузі цивільної авіації до законодавства ЄС на сьогодні обумовлена об'єктивними причинами і є нагальною потребою. Сприйняття України світовим співтовариством, яке визначатиме її місце в сучасному світі, не останньою мірою залежить від того, чи зможе вона наблизитись до світових стандартів у всіх сферах суспільного життя. Отже, така важлива складова національної безпеки, як безпека цивільної авіації, не може належним чином забезпечуватись в умовах низької якості нормативної бази.

Сьогодні у вітчизняній науці бракує комплексних наукових досліджень цієї проблеми, хоча певні її аспекти не раз привертали увагу науковців. Проблема якості законодавства взагалі практично ніколи не зникала з поля зору вітчизняних юристів, свідченням чого є значна кількість публікацій з даної тематики в українських юридичних виданнях, особливо в періодиці. Проблему якості транспортного законодавства розробляли у своїх працях українські вчені-юристи В.К. Гіжевський, Е.Ф. Демський, Є.В. Додін, А.В. Мілашевич, М.В. Онищук, В.Й. Развадовський та ін. Так, В.І. Рижий, фахівець у галузі повітряного права, досліджує питання повітряного законодавства: він детально розглядав проблему імплементації в національне законодавство норм міжнародного права у сфері боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації (тобто авіаційної безпеки) [50].

Однак вказані нами проблеми правового забезпечення безпеки цивільної авіації, а також регламентації діяльності поліції в аеропортах щодо протидії правопорушенням на законодавчому рівні не є наразі вирішеними та врегульованими нормами права. Тому ми намагаємося привернути увагу науковців, законодавця і практичних працівників до існуючих проблем та можливих шляхів їх розв'язання.

Законодавство України, що регулює суспільні відносини у сфері безпеки ЦА, має низку особливостей. По-перше, його можна охарактеризувати як «міжгалузеве», оскільки воно містить норми принаймні двох, а інколи й кількох галузей законодавства (адміністративного, повітряного тощо), в тому числі й міжнародно-правові норми. По-друге, це законодавство не є систематизованим: частково його норми кодифіковано в Повітряному кодексі України, Кодексі України про адміністративні правопорушення, але більшість з них міститься навіть не в законах, а в підзаконних актах, інколи в тимчасових. Отже, основна маса цих нормативно-правових актів має підзаконний характер. По-третє, окремі з них є таємними або для службового користування, що робить неможливою їх систематизацію і ще більше ускладнює застосування. Такі акти не проходять процедури реєстрації Міністерством юстиції України і перевірки на відповідність чинному законодавству, оскільки не можуть стосуватися прав та обов'язків громадян.

Проте основна проблема полягає в низькій якості українського законодавства у сфері безпеки цивільної авіації та діяльності органів внутрішніх справ із забезпечення безпеки та правопорядку на території аеропортів. Говорячи про якість закону, можна розглядати її в двох

аспектах: якість змісту і якість форми, що разом утворюють діалектичне ціле. Тому й правила нормопроекування мають встановлювати вимоги як щодо форми, так і щодо змісту законопроекту.

Основним критерієм оцінки якості змісту має бути, на нашу думку, відповідність норм нормативного акта суспільним відносинам, які він покликаний регулювати, його правомірність, актуальність (необхідність), доцільність, адекватність, ефективність правового впливу. Якість форми має оцінюватись на підставі таких критеріїв, як системність (певна логічна будова, злагодженість структурних елементів, їх функціональність та єдність), доступність (текст нормативного акта має бути викладений простою і зрозумілою мовою, містити визначення використаних термінів).

Звідси, й недоліки правового забезпечення безпеки цивільної авіації можна класифікувати, як недоліки змісту (найбільш поширені з них – прогалини, колізії законодавства, застарілість правових норм, їх невідповідність світовим стандартам забезпечення безпеки цивільної авіації тощо) і недоліки форми (низький рівень систематизації, велика кількість внутрішніх і зовнішніх відсилань, відсилання без зазначення джерела тощо).

Головною проблемою залишається виявлення та усунення колізій ратифікованих міжнародних договорів з вітчизняним законодавством. Важливі кроки в цьому напрямі зроблено в новому Законі України «Про міжнародні договори України». У ст. 19 цього Закону закріплено, що чинні міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства і за наявності розходжень між нормами національного законодавства і міжнародних угод діють норми міжнародної угоди.

У ч. 5 ст. 4 визначено, що підготовка пропозицій відповідно до цієї статті здійснюється міністерством, іншим центральним органом виконавчої влади або державним колегіальним органом, який ініціював процес укладення відповідного міжнародного договору України, або визначеним відповідальним за його укладення Президентом України чи Кабінетом Міністрів України.

Функції координації державної політики щодо ратифікації та імплементації міжнародних договорів покладено переважно на Міністерство закордонних справ (далі – МЗС), яке, згідно з ч. 3 ст. 4, ч. 4 ст. 12 Закону, уповноважено надавати пропозиції щодо затвердження міжнародних договорів України Президенту або Кабінету Міністрів України. З ч. 3 ст. 4 випливає, що інші центральні органи викона-

вчої влади та державні колегіальні органи, а також Верховний Суд України, Національний банк України, Генеральна прокуратура України подають пропозиції щодо укладення міжнародних договорів України разом з Міністерством закордонних справ України [51].

Правові колізії завдають значної шкоди суспільству і державі, оскільки створюють правове підґрунтя для неоднакового тлумачення і застосування правових норм, що відкриває широкі можливості для корупції та зловживань. Колізії між нормами закону і підзаконних актів, порушуючи принцип законності, підривають авторитет закону, перетворюючи його на просту декларацію. Так, положення підзаконних актів у сфері забезпечення безпеки ЦА часто не відповідають нормам чинного ПКУ, що не останньою мірою спричинене застарілістю його правових норм. При цьому застарілі норми ПКУ, у свою чергу, нерідко суперечать положенням міжнародних договорів та стандартам ІКАО.

Поширеним недоліком законодавства України у сфері безпеки ЦА є неоднозначне (а часто неправильне) тлумачення термінів різними нормативно-правовими актами. Так, те, що в ПКУ [52] (ст. 82) розуміється, як забезпечення авіаційної безпеки, Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» [53] називає самою авіаційною безпекою, визначаючи її як комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність.

Ще однією проблемою є усунення прогалин в повітряному законодавстві. У нашій державі склалась негативна практика усунення прогалин шляхом тлумачення законів органами виконавчої влади, що, згідно із закріпленим у ст. 6 Конституції України [54, 106] принципом розподілу влади, є виключною прерогативою влади судової, тобто, відповідно до ч. 2 ст. 147 Конституції України, – Конституційного Суду України. Така діяльність виконавчої влади порушує Конституцію і закони України, нівелює основний принцип правової держави – принцип верховенства права – і є підґрунтям для корупції та інших посадових зловживань.

Особливу занепокоєність викликають недоліки деліктного законодавства: прогалини, неоднозначність використання термінів, колізії між міжнародним і національним законодавством щодо питання кваліфікації деяких діянь, що посягають на безпеку цивільної авіації. Застарілими, на думку багатьох дослідників, та малоефективними є санкції норм КУпАП [55], що встановлюють відповідальність за адмініс-

тративні правопорушення, спрямовані проти безпеки цивільної авіації. Крім того, КУпАП характеризується переважно відсилочною структурою правових норм, часто не вказуючи при цьому, де міститься норма, до якої відсилає. Так, доцільним було б коротко розтлумачити в КУпАП, що саме слід розуміти під терміном «правила міжнародних польотів» у ст. 113 КУпАП.

Відповідно до положень ст. 5 Повітряного кодексу авіаційні правила визначають і регулюють порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів та екологічної безпеки. Авіаційні правила мають єдину структуру, містяться у Зводі авіаційних правил України і не повинні суперечити положенням Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та додаткам до неї. Авіаційні правила вводяться в дію відповідними державними органами України і підлягають обов'язковому виконанню всіма користувачами повітряного простору України та іншими юридичними чи фізичними особами в частині, що їх стосується, як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування не передбачають іншого.

Що стосується приведення національного законодавства і нормотворчої діяльності у відповідність з європейськими стандартами, для цього, на нашу думку, насамперед необхідно виробити загальні засади наближення нормативно-правової бази, що регулює діяльність цивільної авіації, до відповідних норм ЄС, затвердити Концепцію розвитку нормативно-правової бази цивільної авіації України з урахуванням стратегії інтеграції до ЄС, Положення про Звід авіаційних правил України. Вищезазначені нормативно-правові акти стануть правовою основою для переходу цивільної авіації України на міжнародні, в тому числі європейські стандарти безпеки.

Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» (ст. 46) частково покладає ці функції на Державіаслужбу, яка співпрацює з міжнародними організаціями цивільної авіації з метою приведення законодавства з авіаційної безпеки у відповідність з міжнародними стандартами [56, 49].

Суттєвим недоліком українського законодавства, що встановлює відповідальність за правопорушення на повітряному транспорті, є його не зовсім достатня доступність для пересічного громадянина. Недостатня структурованість деліктного закону (зокрема, КК України, КУпАП) утруднює користування ним осіб, що не мають юридичної освіти, а це суперечить стандартам нормопроєктування ЄС, що містяться, зокрема, у висновках Единбурзької Європейської Ради [57],

Міжвідомчій угоді щодо спільних настанов з якості нормопроекування в європейському законодавстві від 22 грудня 1998 р.[58]. Тому вважаємо за доцільне розбити гл. 10 КУпАП на окремі частини (підглави), які містили б окремі статті, де увага приділяється правопорушенням на авіаційному транспорті та в контрольованій зоні аеропортів. Шляхом вирішення цієї проблеми систематизація видається краще у формі кодифікації законодавства.

Актуальним, на нашу думку, є включення до ПКУ всіх норм інших законів, що стосуються цивільної авіації. Така робота вимагає значних зусиль, але вони будуть виправдані, якщо вдасться усунути всі прогалини і колізії, зробити законодавство простішим і прозорішим, тим більше, що цього вимагають і стандарти ЄС, зрозумілішим для осіб без спеціальної освіти, легким для тлумачення і застосування. На законодавчому рівні слід закріпити також процесуальні та організаційні засади реалізації норм закону.

Говорячи про недостатню якість законодавства України, не можна не вказати разом з іншими вченими на одну з її основних причин – низьку якість законодавчого процесу в Україні. Одним із важливих чинників, що негативно впливають на законотворчість, О.І. Ющик називає "відсутність управління законодавчим процесом" [59]. Ідеться про організаційно-правові аспекти законотворчості, яким у нашій країні все ще приділяється недостатньо уваги. Основним недоліком процесу розробки і прийняття нормативних актів в Україні, як він зазначає, є відсутність системного комплексного підходу до управління цим процесом.

На необхідності запровадження системності у правову регламентацію управлінської діяльності постійно наголошують вчені. В.Б. Авер'янов при цьому вказує на необхідність забезпечення відповідності компетенційним актам всіх поточних правових документів у сфері організації управління [60]. Однак проблема полягає ще й у тому, що акти, які визначають компетенцію органів державного управління у сфері забезпечення безпеки цивільної авіації, самі мають суттєві недоліки, основними з яких є недостатньо високий рівень нормативного акта (підзаконний акт замість закону), тимчасовий характер багатьох актів, значна кількість прогалин та колізій тощо.

Провідним державним органом у сфері забезпечення безпеки цивільної авіації є Державіаслужба. Відповідно, основним компетенційним актом у цій сфері є Положення про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації [61]. Це Положення містить,



на нашу думку, деякі суттєві недоліки: воно недостатньо структуроване, тобто складається всього з 14 пунктів, деякі з яких (3, 9 і особливо 4, який становить більшу частину акта) надто великі за обсягом і поділяються на підпункти, які не завжди пронумеровані; саме Положення фактично не містить структури Державіаслужби, а лише визначає в пункті 12, що її затверджує Голова Державіаслужби за погодженням з Кабінетом Міністрів України; Положення практично не регламентує діяльності Державіаслужби і не містить ні організаційно-правового механізму реалізації зазначених у ньому повноважень, ні процесуальних норм, без яких матеріально-правова норма є безсилою. Усе це ускладнює користування документом, робить його недостатнім, оскільки він потребує обов'язкової деталізації іншими нормативними актами, але якими саме, у ньому не зазначено. Більше того, деякі з цих актів не реєструються Міністерством юстиції і не оприлюднюються.

У сфері забезпечення безпеки цивільної авіації важливі організаційно-розпорядчі функції щодо управління законодавчим процесом покладені на Державіаслужбу. Вона, згідно з п. 2 зазначеного Положення, не лише в межах своїх повноважень «організовує виконання актів законодавства України і здійснює контроль за їх реалізацією», а й узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до її компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавства і в установленому порядку вносить їх на розгляд Президентів та Кабінету Міністрів України.

У ст. 45 Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» на Державіаслужбу покладено також співробітництво з міжнародними організаціями цивільної авіації за такими напрямками: участь у розробленні проектів міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у сфері авіаційної безпеки; надання пропозицій щодо вдосконалення міжнародних нормативно-правових актів стосовно авіаційної безпеки; розроблення пропозицій щодо підвищення авіаційної безпеки; участь на постійній або тимчасовій основі в роботі органів міжнародних організацій цивільної авіації, до завдань яких віднесено питання забезпечення авіаційної безпеки [62].

Важливим кроком в напрямку поліпшення законодавства стала б регламентація нормотворчої діяльності. Якщо Україна хоче йти «в ногу» з ЄС, окрім проекту Закону України «Про нормативно-правові акти», який, при всіх можливих недоліках, безумовно, позитивно вплинув би на законодавство, необхідна також єдина державна про-

грама у сфері нормотворчості, що була б прийнята Верховною Радою України у вигляді закону і встановлювала б на основі наукового аналізу законодавства (визначення прогалін і колізій) основні напрями розробки і прийняття нормативно-правових актів в Україні на певний період. В ідеалі слід було б передбачити затвердження такої програми щороку на кожен наступний рік за аналогією з Державним бюджетом.

Проте наразі вказані проблеми правового забезпечення безпеки цивільної авіації, а також регламентації на законодавчому рівні діяльності поліції в аеропортах щодо протидії правопорушенням залишаються невирішеними. Тому ми маємо намір привернути увагу науковців, законодавця і практичних працівників до існуючих проблем та можливих шляхів їх розв'язання.

Взаємодія в контрольованій зоні САБ та НПУ в аеропорту спрямована на забезпечення безпеки цивільної авіації, особистого контролю на безпеку пасажирів і членів екіпажів повітряних суден на внутрішніх і міжнародних рейсах в аеропорту, при проведенні операції з ручною поклажею, багажем, вантажем, поштою, бортхарчуванням, а також запобігання, виявлення і припинення злочинів на об'єктах авіаційних суб'єктів та на прилеглий території, виявлення осіб, які можуть становити загрозу для цивільної авіації, та контроль за ситуацією в разі виникнення правопорушень і надзвичайних ситуацій.

Органам Національної поліції на повітряному транспорті необхідно розробити та оперативно використовувати систему можливостей чергових (диспетчерських) служб підприємств транспорту для екстреної передачі повідомлень про вчинення правопорушень і сприяння поліції в їх розкритті, обладнання вокзалів засобами зв'язку з лінійними відділами поліції в аеропортах. З метою надійного забезпечення особистої безпеки пасажирів і збереження їхнього майна слід організувати постійне супроводження нарядами поліції повітряних суден усіх напрямків.

На підставі вищевикладеного можемо зробити такі висновки.

По-перше, правові основи адміністративно-правової діяльності поліції щодо охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах здійснюються з використанням широкого комплексу правових норм, які запропоновано поділити на такі групи: 1) норми, що визначають правовий статус фізичних та юридичних осіб як суб'єктів правовідносин публічного порядку та безпеки на території аеропорту; 2) норми, що визначають правовий статус поліції зі здійснення охорони публічного порядку та безпеки. Норми другої групи встановлюють завдан-

ня, функції, права та обов'язки поліції, визначають форми та методи діяльності її працівників щодо забезпечення публічного порядку та безпеки в аеропортах.

По-друге, у такому складному соціальному явищі, як охорона публічного порядку та безпеки в аеропортах, працівниками поліції використовується широкий комплекс правових норм різних галузей права, насамперед міжнародного, повітряного, адміністративного, кримінального.

По-третє, основними напрямками оптимізації правового регулювання адміністративно-правової діяльності поліції з охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах мають бути: усунення колізій між положеннями низки ратифікованих міжнародних договорів та вітчизняним законодавством у сфері забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації; уніфікація тлумачення термінів, які використовуються в різних правових актах, у тому числі щодо кваліфікації правопорушень, що посягають на авіаційну безпеку цивільної авіації; імплементація норм вітчизняного законодавства до стандартів правових актів Європейського Союзу у сфері забезпечення публічного порядку та безпеки на об'єктах цивільної авіації; розмежування компетенції та повноважень між суб'єктами охорони публічного порядку та безпеки на об'єктах цивільної авіації.

### **1.3. Система та структура поліції в аеропортах**

Для системного розкриття теми монографії надзвичайно важливим є вивчення організаційної структури підрозділів НПУ в аеропортах. Згідно з визначенням тлумачного словника, структура – це взаєморозміщення та взаємозв'язок складових частин цілого; будова; устрій, організація чого-небудь [63]. Використовуючи зазначену словникову дефініцію як пізнавальну схему, можемо визначити, що поліція в аеропортах, будучи окремою соціально-організаційною системою, що включає низку взаємопов'язаних елементів, одночасно являє собою частину, підсистему більш глобального соціального цілого – системи Національної поліції України.

Властивості великих соціальних систем-організацій виразно виявляються в побудові та функціонуванні органів Національної поліції України. Останні складаються з неоднорідних компонентів, специфічних у функціональному та організаційному аспектах. Такими ком-

понентами (в даному разі – підсистемами) є: поліція, Національна гвардія України, що функціонують і структуровані згідно з особливостями виконуваних ними завдань та методів, які при цьому використовуються. У той же час ці компоненти взаємопов'язані в рамках цілісного утворення. Міністерство внутрішніх справ України, його управління в областях та на транспорті, міськрайлінооргани, підрозділи поліції, Національної гвардії України, навчальні заклади та науководослідні установи, а також інші підвідомчі їм підрозділи, установи, організації та підприємства складають єдину систему Міністерства внутрішніх справ України, що закріплено у відповідних нормативних актах.

Складність організаційної побудови системи МВС України обумовлена, з одного боку, багатогранністю функцій, що виконуються її підсистемами, а з іншого – розподіленням їх з урахуванням адміністративно-територіального поділу України. Ця система має апарати управління, центральний та територіальні органи. До першого належить МВС України, до другого – Головні управління МВС України в Автономній Республіці Крим, м. Києві та областях, управління МВС України в м. Севастополі, в областях та на транспорті, міські, районні відділи, відділення Національної поліції.

Система органів Національної поліції має такі групи структурних підрозділів: галузеві служби (підрозділи), які реалізують основні функції зазначених органів (поліція, Національна гвардія України); функціональні служби (підрозділи), які виконують забезпечувальні функції цих органів (кадрові, фінансово-економічні, господарчі, медичні служби).

Структурним підрозділом Національної поліції України, який у межах своєї компетенції реалізує державну політику у сферах забезпечення публічної безпеки і порядку, безпеки дорожнього руху, організації роботи дозвільної системи, превентивної та профілактичної діяльності безпосередньо в аеропортах, де основним показником є адміністративні правопорушення, які необхідно профілакувати, вчасно виявляти, входить до компетенції саме сектору превентивної діяльності поліції в аеропортах, що є структурним елементом *Департаменту поліції превентивної діяльності*.

Департамент поліції превентивної діяльності у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, указами Президента України та постановами Верховної Ради України, прийнятими відповідно до Конституції та законів України, актами Кабінету Міністрів

України, іншими нормативно-правовими актами та Положенням про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України, затверджене наказом НПУ від 27.11.2015 №123.

***До основних завдань та функцій Департаменту поліції превентивної діяльності слід віднести:***

1) вжиття заходів з організації забезпечення публічної безпеки і порядку на вулицях, площах, у парках, скверах, на стадіонах, вокзалах, в аеропортах, морських та річкових портах, інших публічних місцях, зокрема під час проведення масових (мирних зібрань, культурно-видовищних та публічних релігійних заходів, виборів та референдумів) та спортивних (футбольних матчів та інших масштабних спортивних змагань) заходів, організації формування відповідних обліків, запобігання та припинення групових порушень (громадського) порядку, масових заворушень;

2) організація та здійснення регулювання дорожнього руху, контроль за додержанням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, а також забезпечення супроводження транспортних засобів у випадках, передбачених законом. Аналіз обставин і причин виникнення дорожньо-транспортних пригод на вулично-дорожній мережі. Контроль за дотриманням власниками транспортних засобів, а також громадянами, посадовими і службовими особами вимог Закону України «Про дорожній рух», правил, норм та стандартів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, які регламентують вимоги щодо технічного стану транспортних засобів та охорони довкілля від шкідливого їх впливу;

3) контроль за дотриманням фізичними і юридичними особами спеціальних правил і порядку зберігання та використання зброї, спеціальних засобів індивідуального захисту й активної оборони, боєприпасів, вибухових речовин і матеріалів, інших предметів, матеріалів та речовин, на які поширюється дозвільна система.

*До структури Департаменту поліції превентивної діяльності центрального апарату Національної поліції України віднесено:*

- управління груп реагування патрульної поліції;
- управління порядку та публічної безпеки;
- управління офіцерів поліції;
- управління ювенальної превенції;

- управління масових і охоронних заходів;
- управління контролю за обігом у сфері дозвільної системи;
- управління аналізу та планування спеціальних заходів;
- управління забезпечення безпеки дорожнього руху;
- відділ впровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху та аналізу за станом доріг.

***Загальна структура підрозділів поліції превентивної діяльності Головних (територіальних) управлінь Національної поліції України в областях.***

Самостійним структурним підрозділом Головних (територіальних) управлінь Національної поліції України в областях, який у межах своєї компетенції реалізує державну політику у сферах забезпечення публічної безпеки і порядку, безпеки дорожнього руху, організації роботи дозвільної системи, превентивної та профілактичної діяльності, запобігання та припинення насильства в сім'ї є *Управління поліції превентивної діяльності*.

У своїй діяльності управління керується Конституцією України, чинними законами України, указами, актами та розпорядженнями Президента України, Кабінету Міністрів України, нормативними документами МВС України, ГУНП в області.

Діяльність управління ґрунтується на принципах законності, гуманізму, поваги до особи, дотримання прав і свобод громадян, довіри, відкритості та взаємодії з органами державної влади, місцевого самоврядування та громадськості.

*Основними функціями поліції превентивної діяльності в аеропортах є:*

- захист прав, свобод та законних інтересів громадян, запобігання правопорушенням та їх припинення;
- забезпечення охорони громадського порядку та громадської безпеки на вулицях та в інших громадських місцях (у тому числі у місцях проведення масових заходів), профілактика правопорушень у взаємодії з іншими службами і підрозділами Національної поліції, органами державної влади та місцевого самоврядування, а також об'єднаннями громадян;
- організація проведення загальної та профілактичної роботи се-

ред населення, взаємодії з громадськими формуваннями щодо охорони громадського порядку, участі разом з іншими службами та підрозділами Національної поліції у виявленні, попередженні та припиненні правопорушень;

- здійснення ліцензування певних видів господарської діяльності, забезпечення дозвільної системи та державного охоронного нагляду;

- забезпечення охорони затриманих і взятих під варту осіб під час їх тримання у спеціальних установах поліції та конвоювання до органів суду, прокуратури та досудового слідства;

- організація і контроль за станом виконання підпорядкованими підрозділами превентивної діяльності нормативно-правових актів;

- реалізація в межах своєї компетенції державної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

- організація контролю за додержанням законів, інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища від шкідливого впливу автотранспортних засобів (далі — транспортних засобів);

- удосконалення регулювання дорожнього руху з метою забезпечення його безпеки та підвищення ефективності використання транспортних засобів;

- виявлення та припинення фактів порушення безпеки дорожнього руху, а також виявлення причин і умов, що сприяють їх вчиненню.

До структури відділень *поліції в аеропортах, що прямо підпорядковується Головному (територіальному) управлінню Національної поліції України* в області, віднесено:

- сектор забезпечення публічної безпеки;
- сектор кримінальної поліції;
- сектор забезпечення режиму секретності;
- сектор аналізу та планування спеціальних заходів.

Формами діяльності органів системи Національної поліції України є: профілактична, оперативно-розшукова, кримінально-процесуальна, охоронна (на договірних засадах), організаційно-правова.

Певні особливості в управлінні й функціонуванні має система органів внутрішніх справ на повітряному транспорті, побудована з урахуванням специфіки забезпечення охорони публічного порядку і безпеки громадян, забезпечення безпеки цивільної авіації, запобігання, виявлення і припинення правопорушень та боротьба зі злочинністю

безпосередньо в аеровокзалі, контрольованій зоні аеропорту та прилеглий території.

Досить складною є ситуація організації та підпорядкування лінійних відділів, відділень чи пунктів поліції в аеропортах, оскільки однієї чітко визначеної та затвердженої системи на сьогодні не існує: в одних областях лінійні відділи в аеропортах підпорядковані управлінню внутрішніх справ на транспорті МВС України, в інших областях відділи внутрішніх справ в аеропорту підпорядковані ГУМВС, УМВС областей, міст.

Компетенція, завдання та функції органів внутрішніх справ, взаємовідносини між ними та окремими службами надають системі органів МВС України необхідної цілісності, чіткого підпорядкування та самостійності окремих елементів, що сприяє можливості ефективно діяти на основі єдиних правових норм.

Система органів внутрішніх справ засвідчує себе, як і будь-яка інша соціальна система, як об'єкт, що управляє та яким управляють, тобто фактично є як суб'єктом, так і об'єктом управління.

З урахуванням нинішнього адміністративно-територіального устрою України, соціально-економічних і політичних обставин, криміногенної ситуації в країні та функціонального призначення органів внутрішніх справ сучасна система органів МВС України складається з двох підсистем: центральних і територіальних органів Національної поліції України (НПУ).

Органи НПУ являють собою систему, що характеризується суворим дотриманням принципу централізованого управління відповідними елементами (підсистемами) та встановлення між ними субординаційних зв'язків. Територіальні органи НПУ безпосередньо підпорядковуються вищестоящим органам НПУ. Правові акти, що приймаються останніми, є обов'язковими для місцевих органів НПУ.

Усю систему внутрішніх справ очолює Міністерство внутрішніх справ України – централізований орган державної виконавчої влади.

Для розгляду наукових рекомендацій та пропозицій щодо основних напрямів діяльності органів НПУ, обговорення найважливіших програм та вирішення інших питань при МВС України можуть утворюватися відповідні ради і колегії зі включенням до їх складу провідних учених і висококваліфікованих фахівців-практиків.

**До загальної структури Міністерства внутрішніх справ України входять:**

- апарат Міністерства внутрішніх справ України;



- Керівництво.
- Патронатна служба.
- Департамент організаційно-апаратної роботи.
- Департамент формування політики щодо підконтрольних міністрові органів влади та моніторингу.
  - Департамент аналітичної роботи та організації управління.
  - Департамент інформаційних технологій.
  - Департамент комунікації.
  - Департамент юридичного забезпечення.
  - Департамент внутрішнього аудиту.
  - Департамент міжнародного співробітництва та європейської інтеграції.
    - Департамент фінансово-облікової політики.
    - Департамент персоналу, організації освітньої та наукової діяльності.
      - Департамент з питань режиму та службової діяльності.
      - Департамент державного майна та ресурсів.
      - Управління у справах учасників антитерористичної операції.
      - Управління запобігання корупції та проведення люстрації.
      - Управління охорони здоров'я та реабілітації.
      - Управління ліцензування.
      - Відділ мобілізаційної роботи та організації бронювання.
      - Відділ з реформування органів внутрішніх справ.
      - Головний центр з надання сервісних послуг та центри з надання сервісних послуг як територіальні органи Міністерства внутрішніх справ;
        - навчальні заклади та науково-дослідні установи;
        - заклади охорони здоров'я, підприємства, установи та організації, що належать до сфери управління Міністерства внутрішніх справ України.

Лінійні відділи поліції в аеропортах є одним із елементів системи правоохоронних органів МВС України. Їхня структура визначається Міністерством внутрішніх справ України з частковим урахуванням чисельності населення, що проживає у визначеному місті, і більшим ступенем урахування кількісних показників діяльності аеропорту: спроможності здійснення відповідної кількості рейсів внутрішнього чи міжнародного сполучення, чисельності пасажиропотоку, що обслуговується на території аеропорту, та наявності на ній також важливих об'єктів загальнодержавного значення.

З огляду на невизначене реформування підрозділів поліції в аеропортах, відсутність чіткої структури підпорядкування у структурі МВС, збільшення кількості повітряних перевезень та пасажиропотоків, частки транзиту вантажів, перетинання кордону іноземних громадян, зауважимо, що впровадження новітніх технологій щодо надання послуг потребує від взаємодіючих суб'єктів нових підходів до організації охорони публічного порядку в аеропортах. Доцільним є створення самостійного управління в системі МВС, функцією якого буде керівництво, координація та контроль діяльності лінійних органів НПУ на повітряному транспорті.

Забезпечення охорони публічного порядку та публічної безпеки вимагає скоординованих дій служби публічної безпеки та патрульної служби поліції в аеропортах, залучених до виконання цієї функції. Управління нарядами має забезпечувати високу ефективність дій на підставі раціональної розстановки сил і засобів, комплексного їх використання, своєчасного маневрування й активного несення служби на території аеровокзалу та контрольованої зони аеропорту, підтримання постійної готовності до виконання завдань, що можуть раптово виникати при зміні оперативної обстановки в особливих випадках чи при надзвичайних обставинах.

Начальники лінійних відділів органів НПУ в аеропортах повинні організовувати комплексне використання у забезпеченні охорони публічного порядку всіх сил і засобів, їх взаємодію, затверджувати плани комплексного використання сил і засобів, своєчасно проводити маневрування силами та засобами з урахуванням змін в оперативній обстановці.

В умовах недостатньої чисельності патрульної служби поліції заходи із забезпечення правопорядку, профілактики та виявлення правопорушень потребують значного поліпшення, а також необхідної координації діяльності органів влади взагалі та правоохоронних органів зокрема.

Як правило, структура лінійного відділу поліції в аеропорту виглядає таким чином: начальник відділу, заступники начальника, штаб, чергова частина, що працює цілодобово, відділення карного розшуку, служба по боротьбі з економічними злочинами, слідчий підрозділ, сектор превенції, патрульна служба, служба ресурсного забезпечення.

У лінійних відділах (ЛВ) поліції в аеропортах у різних містах України штатна чисельність працівників служби публічної безпеки та патрульної служби поліції, як їхньої складової, суттєво відрізняється.

Наприклад, у ЛВ в аеропорту «Бориспіль» ГУНП України в Київській області числиться 120 працівників патрульної служби, а в ЛВ аеропорту «Дніпропетровськ» ГУНП України в Дніпропетровській області – 15 працівників. При цьому необхідно враховувати ті завдання, які покладено на відділ: в даному випадку їхній обсяг зазвичай різний, проте специфіка роботи, по суті, однакова.

Взаємодія підрозділів служби громадської безпеки та патрульної служби органів внутрішніх справ в аеропортах – це спільна, узгоджена діяльність конкретних виконавців, служб і підрозділів.

На думку автора, доцільно було б створити у складі організаційно-штатних структур патрульної служби лінійних відділів органів внутрішніх справ в аеропортах спеціальні групи, основним напрямом діяльності яких було б забезпечення збереження вантажів.

Працівники поліції лінійних органів внутрішніх справ в аеропортах мають статус атестованих працівників рядового і начальницького складу органів внутрішніх справ. Порядок проходження служби працівниками служби МВС регулюється Законом України «Про поліцію» і відповідними положеннями [64]. Вони є одним із елементів системи правоохоронних органів України, діяльність якого спрямована на забезпечення громадського порядку на повітряних кордонах держави.

На органи Національної поліції України покладено завдання щодо захисту прав і свобод громадян, інтересів суспільства та держави, боротьби зі злочинністю, охорони громадського порядку, запобігання та припинення правопорушень і забезпечення провадження у справах, розгляд яких законом покладено на органи Національної поліції, забезпечення безпеки дорожнього руху, охорони особливо важливих державних об'єктів.

Правоохоронна діяльність органів внутрішніх справ здійснюється на трьох рівнях – центральному, регіональному та місцевому.

До основних функцій належать такі: гарантування особистої безпеки громадян, захист їхніх прав, свобод і законних інтересів; забезпечення охорони громадського порядку; попередження, припинення злочинів та інших правопорушень; своєчасне виявлення, розкриття й розслідування злочинів та розшук і затримання осіб, що їх вчинили; забезпечення безпеки дорожнього руху; захист власності від злочинних посягань; правозастосовна діяльність. Функції забезпечення мають внутрішній характер і спрямовані на забезпечення ефективної діяльності органів внутрішніх справ.

Певні особливості в управлінні й функціонуванні має система ор-

ганів внутрішніх справ на транспорті, побудована з урахуванням специфіки забезпечення охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю на залізничному, повітряному, морському й річковому транспорті.

У великих аеропортах, морських і річкових портах функціонують відділи внутрішніх справ, підпорядковані територіальним УМВС областей, міст.

Всю систему внутрішніх справ очолює Міністерство внутрішніх справ України – централізований орган державної виконавчої влади МВС України, який очолює міністр. Він призначений відповідно до Конституції України і входить до складу Кабінету Міністрів України.

Міністр має заступників, яких за його поданням призначає Кабінет Міністрів України, розподіляє повноваження між заступниками міністра та визначає повноваження структурних підрозділів міністерства. Міністр внутрішніх справ України несе персональну відповідальність за виконання покладених на міністерство завдань і здійснення ним своїх функцій, визначає ступінь відповідальності заступників міністра, керівників підрозділів міністерства.

Для погодженого вирішення питань, що належать до повноважень МВС України, обговорення найважливіших напрямків його діяльності у міністерстві утворюється колегія в складі міністра (голова колегії), заступників міністра, а також керівних працівників органів внутрішніх справ. Члени колегії міністерства затверджуються Кабінетом Міністрів України. Рішення колегії вводяться в дію найчастіше наказами міністра.

Система місцевих органів внутрішніх справ має такі структурні елементи: управління (головні управління) внутрішніх справ МВС України в АР Крим, в областях, містах, відділи (управління) внутрішніх справ у районах і лінійні відділи (управління) внутрішніх справ. Усі ланки системи органів внутрішніх справ України функціонують у тісній взаємодії як між собою, так і з іншими державними органами, організаціями та населенням країни, що є гарантією їхньої ефективної діяльності під час виконання покладених на них завдань з охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю.

Отже, юридичною першоосновою діяльності поліції є створення ефективного механізму її роботи, побудова цілісної гармонійної конструкції її багатоелементного організму та відповідне закріплення даних властивостей у законах та нормативно-правових актах, що можливе лише за умови чіткого визначення статусу окремих самостійних

елементів та впорядкованості їх взаємозв'язків у рамках цієї системи [65].

З вищевикладеного аналізу системи поліції в аеропортах можемо зробити висновок, про те, що сьогодні складною є ситуація щодо організації та підпорядкування лінійних відділів органів внутрішніх справ в аеропортах, оскільки однієї чітко визначеної та затвердженої системи на сьогодні не існує: в одних областях лінійні відділи в аеропортах підпорядковані транспортним, в інших областях територіальним ГУМВС та УМВС в областях і містах Києві та Севастополі.

Органи поліції в аеропортах включають різні служби і підрозділи, котрі, як елементи однієї системи, взаємопов'язані між собою, а їх функціонування спрямоване на досягнення єдиної мети – зміцнення правопорядку в державі, підтримання її іміджу у світі. З огляду на це управління всіма підрозділами одного органу, групою органів та всією системою має бути всебічно узгодженим. З метою проведення єдиної політики в організації охорони громадського порядку та безпеки підрозділами поліції в аеропортах необхідно організувати роботу цих підрозділів за чітко визначеною системою та структурою підпорядкування, що визначало б саме специфіку роботи цих підрозділів поліції в аеропортах; доцільно розробити та ввести в дію Положення про діяльність лінійних відділів поліції на території об'єктів цивільної авіації.

Підсумовуючи вищевикладене та з метою оптимізації управління діяльністю лінійних підрозділів поліції в аеропортах, вважаємо за необхідне створити в системі МВС України окреме управління, яке має здійснювати в межах компетенції загальне керівництво лінійними відділами в аеропортах, управління діяльністю всіх нижчих лінійних підрозділів поліції; у структурі поліції громадської безпеки лінійних відділів внутрішніх справ в аеропортах передбачити сектор забезпечення охорони вантажу і багажу.

Крім того, на рівні ГУМВС, УМВС в областях і містах Києві та Севастополі слід запровадити комплекс заходів, спрямованих на: створення системи комплектування керівних посад лінійних відділів внутрішніх справ в аеропортах кваліфікованими фахівцями; запровадження системи навчання особового складу поліції діям у звичайній обстановці та за умови її ускладнення.

#### **1.4. Досвід діяльності поліції окремих країн світу щодо охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах**

У порівнянні з Україною робота поліції зарубіжних країн побудована на детальній регламентації взаємовідносин поліції і громадян, зазначеної в чинному законодавстві. Цей досвід може бути успішно використаний для вдосконалення діяльності органів внутрішніх справ України в частині охорони громадського порядку в аеропортах – безумовно, з урахуванням вітчизняних економічних, політичних, соціально-культурних та інших реалій [66]. Адже в Україні, як свідчить практика, наразі існує цілий ряд неврегульованих законодавством аспектів діяльності поліції, особливо в адміністративній сфері.

Усі держави пов'язані між собою міжнародним правом, незважаючи на те, що права людини в кожній з них захищаються національним законодавством. Ступінь реалізації прав людини в державі значною мірою залежить від неухильного дотримання та виконання законів. Вищезгадані обставини дають підставу звернути увагу на те, що міжнародні стандарти, які стосуються охорони та захисту громадського порядку, здебільшого можуть бути безпосередньо спрямовані на регламентацію діяльності правоохоронних органів, а саме – поліції громадської безпеки.

Підтримання міжнародного миру й безпеки, єдність між країнами перебувають у прямій залежності від дотримання прав людини. Ці фактори вказують на важливість професіоналізму в роботі правоохоронних органів, що означає ефективність і законність у їх діяльності. Для поліції, як правоохоронного органу, основними функціями є попередження та виявлення правопорушень, підтримання й відновлення громадського порядку, надання своєчасної допомоги людям, які потрапили в біду. Ці функції є спільними для більшості поліцейських структур у Європі та в усьому світі.

Поліція зазвичай є ієрархічною та дисциплінарною структурою. Тому закономірно, що в різних країнах світу в поліцейських структурах склалась схожа атмосфера. Поліцейські структури різних країн дедалі частіше взаємодіють у боротьбі з міжнародною злочинністю, тероризмом. Поліцейські працюють спільно з миротворчими місіями ООН; двосторонні угоди між країнами та багатосторонні договори, створені міжнародними організаціями, дозволяють поліцейським з різних країн обмінюватися інформацією та накопиченим досвідом [67].

Серед теоретиків і практиків у сфері поліцейської стратегії не було та й нема єдності поглядів на те, куди перенести основний акцент у роботі поліції – на профілактику правопорушень чи на виконання нею репресивних функцій. Перша точка зору отримала офіційну підтримку в США, Великобританії, Канаді, Австралії, Новій Зеландії, Німеччині, Австрії, Швеції, Норвегії, Фінляндії, Данії, Японії, Сінгапурі та деяких інших країнах; друга – в країнах Латинської Америки, європейських та азіатських державах, які були соціалістичними республіками, а також в Ізраїлі, Єгипті. Було б неправильним, звичайно, абсолютизувати превентивну чи репресивну роботу: одне має доповнювати інше. Але в умовах обмежених кадрових і матеріальних можливостей поліції державна адміністрація всіх країн світу неминуче змушена визначати пріоритетний вектор її діяльності.

Цілком правильно зазначає О.В. Негодченко, що профілактика правопорушень буде ефективною лише тоді, коли ця діяльність зможе охопити все суспільство, яке перетвориться на партнера поліції. Однак ця думка, як стверджує автор, є настільки ж безперечною, наскільки й утопічною. Історія показує, що ніколи ще поліцейська профілактика не охоплювала все суспільство, і ніде ще всі соціальні прошарки не ставилися до діяльності поліції з тим найвищим ступенем розуміння і симпатії, яка б дозволила забезпечити їй загальну активну підтримку [68].

У дійсності поліцейські органи наприкінці ХХ ст. значно частіше почали виявляти себе, як виконавчо-репресивні. Ця тенденція є універсальною і пов'язана з поширенням у всьому світі таких злочинних проявів, як тероризм, незаконний обіг наркотиків, нелегальна міграція, торгівля людьми, масові безладдя на ґрунті релігійного екстремізму і міжнаціональної ворожнечі, міжетнічні конфлікти та ін. Оскільки сьогодні у світі відсутні достатньо ефективні засоби для попередження таких правопорушень, посилення репресивних функцій поліції неминуче зростатиме [69].

Поширенню зазначеної тенденції сприяє недосконалість законодавства. Так, британські юристи вказують на нечітке визначення у праві самого поняття злочину проти громадського порядку та безпеки як на одну з причин недостатньої ефективності його охорони і надмірного поліцейського насильства щодо осіб, які брали лише пасивну участь у групових безладах, чи тих, хто став випадковим свідком. Закон повинен бути ясным, ефективним, який можна виконувати [70, 130, с. 134].

Незважаючи на різні оцінки поліції в сучасному світі, закордонні фахівці одностайні у визнанні її величезної ролі. Вдало про значення поліції висловила Г. Маріньон (Аргентина): «Вона воістину стала одним із наріжних каменів держави. Глобальну силу кожної країни можна виміряти за можливостями її поліції. Державу майбутнього можна в мріях уявити без армії, але з поліцією ще більш могутньою, ніж нинішня» [71].

Водночас усе більшого поширення отримує підхід до поліції як до організації щодо надання послуг населенню у сфері правоохоронної діяльності. Така позиція знайшла відображення в ряді національних і міжнародних документів ще в 1970-і роки. Як зазначається в Кодексі поведінки посадових осіб з підтримання правопорядку, прийнятому Генеральною Асамблеєю ООН 17 грудня 1979 р., служба суспільству містить у собі, зокрема, надання послуг і допомоги тим членам громади, які з особистих, економічних, соціальних чи інших причин надзвичайного характеру потребують негайної допомоги [72].

Поняття, принципи та зміст адміністративної діяльності поліції західних країн докорінно відрізняються від того, як вони сформульовані в Україні. У тому змісті, як адміністративна діяльність розуміється в Україні, в більшості західних країн вона не виділяється. Основне значення терміна «адміністративна діяльність» для поліції західних країн – це підготовка матеріалів до суду та управлінська діяльність щодо організації діяльності поліції.

Для детальнішого порівняння понять адміністративної діяльності та діяльності з охорони громадського порядку в Україні й зарубіжних країнах, з метою виявлення шляхів демократизації діяльності правоохоронних органів та акумулювання міжнародного досвіду, розглянемо діяльність поліції розвинених демократичних держав у галузі охорони громадського порядку, а саме поліції Великобританії, Німеччини, США та Франції.

У Великобританії робота поліції з охорони громадського порядку, попередження правопорушень, затримання та ізоляції правопорушників, видання окремих розпоряджень та нормативних актів, спрямованих на покращення стану громадського порядку та громадської безпеки, називається «охороною королівського порядку» та запозиченим з Америки терміном «охорона публічного порядку».

Усі поліцейські формування країни поділяються на дві категорії: загальні та спеціалізовані поліцейські сили. Загальні поліцейські сили є органами місцевої влади. Спеціалізованими поліцейськими форму-



ваннями є транспортна поліція, поліція цивільної авіації, лондонського та інших портів. Поліція цивільної авіації є окремим поліцейським формуванням, яке безпосередньо обслуговує аеропорти і перебуває в чіткому підпорядкуванні.

Питання про те, хто займається охороною громадського порядку та попередженням правопорушень, у юридичній літературі Великобританії взагалі не ставиться. Мається на увазі, що всі поліцейські, які носять уніформу, повинні цим займатися. Як свідчить статистика, робота з попередження злочинності та правопорушень, охорони громадського порядку та громадської безпеки займає понад 55–60 % всього робочого часу поліції Великобританії.

Британські спеціалісти підраховали, що поліцейський у Лондоні може побачити вуличне пограбування на відстані 100 ярдів (близько 100 метрів) один раз на вісім років, а складає протокол про дрібні правопорушення, який розглядає суд магістрату, приблизно один раз на три-чотири дні.

Таким чином, можна констатувати, що британська поліція більшість часу при виконанні покладених на неї обов'язків займається охороною громадського порядку, і це завдання є домінуючим у діяльності поліції. Також важливим елементом, на наш погляд, є те, що функції щодо охорони громадського порядку виконує кожен поліцейський незалежно від звання і посади.

У поняття «адміністративна діяльність» поліції деякі автори Великобританії вкладають зміст «паперової роботи», пов'язаної з належним оформленням документації. У зв'язку з цим, порівнюючи адміністративну діяльність поліції Великобританії та поліції України, зміст адміністративної діяльності поліції Великобританії можна визначити як юрисдикційну діяльність, спрямовану на фіксування правопорушень та роботу з підготовки до притягнення правопорушників до відповідальності [73].

У США поліцейські відомства виходять з того, що їхнім основним завданням є боротьба зі злочинністю. Однак, як стверджує статистика, понад 50 % усієї роботи поліції США – це рутинна повсякденна діяльність, спрямована на охорону громадського порядку та громадської безпеки, виявлення, попередження та припинення дрібних правопорушень, підготовка матеріалів для розгляду в судах та інша діяльність.

Американські вчені, проаналізувавши діяльність поліцейських США в процесі виконання ними своїх службових обов'язків, визна-

чили, що кількість часу, яку витрачає в середньому за добу поліцейський США на різні види діяльності під час виконання своїх службових обов'язків, розподіляється таким чином: робота з розкриття злочинів проти особи – 3 %; робота з розкриття злочинів проти власності – 15 %; регулювання дорожнього руху – 9 %; спостереження за станом громадського порядку – 10 %; соціальна допомога – 12 %; адміністративна діяльність, тобто підготовка матеріалів для розгляду в судах, збирання різних довідок, написання рапортів та допит.

Можу одразу зазначити, що в цілому на сьогодні кількість часу на «адміністративну діяльність», «регулювання дорожнього руху» та «соціальну допомогу» збільшується, оскільки основний напрямок роботи поліції США, як і багатьох поліцій інших країн Заходу, – це так зване комунальне, або місцеве (зональне) поліціювання. Така система, насамперед, передбачає постійне перебування поліцейського у зоні обслуговування (районі, комуні), бажано пішки, а головною метою його діяльності є налагодження тісної взаємодії з населенням даної зони з метою попередження правопорушень. Працюючи за цим методом, поліцейський використовує, крім адміністративної, й інші види діяльності.

Концепція комунального поліціювання (може перекладатись, як «районна» чи «місцева» охорона порядку та громадської безпеки) була впроваджена у США на початку 1980-х. Вона розроблялась, як альтернатива традиційному патрульному напрямку охорони громадського порядку і здебільшого включала і включає в себе всі елементи адміністративної діяльності поліції.

Газета «Нью-Йорк Таймс» навіть назвала цю ідею «першим кроком у напрямку очищення вулиць від злочинності». Ідея комунального поліціювання була надзвичайно популярною і знайшла підтримку серед широких верств населення. Над розробкою її елементів працювали Герман Гольдштейн, Джеймс Вільсон, Георг Келлінг та багато інших вчених-поліцейстів.

Якщо сформулювати коротко, то головна мета та ідея комунального поліціювання спрямована на те, щоб знайти причини та умови виникнення і зростання злочинності та перебудувати систему роботи в тому напрямку, щоб викоринити ці причини.

Я визначив, що основні базові напрямки комунального поліціювання базуються на таких принципах:

1) комунальне поліціювання є новою філософією у сфері охорони порядку та організаційною стратегією, яка дозволяє поліцейським та

жителям комуни (району) тісно співробітничати, по-новому вирішувати проблеми злочинності, соціальних безладів та занепаду. Ця філософія заснована на тому, що законослухняні громадяни певною мірою отримують доступ до процесу поліціювання та охорони порядку, а також право впливати на цей процес. Вони отримують таке право завдяки підтримці дій поліції у питаннях охорони порядку та активній участі їх самих у цій діяльності. Ця філософія заснована ще й на тому, що вирішення проблем сучасного суспільства вимагає пошуку нових підходів як з боку поліції, так і з боку населення районів чи графств;

2) комунальне поліціювання вимагає участі в цій програмі всього особового складу поліції. Програма передбачає, щоб кожний працівник поліції, який носить уніформу чи ходить у цивільному одязі, зрозумів необхідність нових підходів до роботи, нових шляхів вирішення проблем комуни (району). Комунальне поліціювання покладає велику відповідальність на простих виконавців (лінійних офіцерів), які повинні мати високий професійний рівень та усвідомлювати свої завдання;

3) комунальне поліціювання вимагає формування нового типу офіцера (офіцера з комунального поліціювання), який би працював, як прямий зв'язок між поліцією та населенням громади. Як спеціаліст з комунального поліціювання, він не повинен бути ізольованим у патрульній машині і підпорядковуватись не командам по радіо, а здійснювати прямий, «обличчям до обличчя», контакт з людьми на території обслуговування.

А отже, працівники поліції, втілюючи у життя програму комунального поліціювання, повинні працювати з добровольцями з числа законослухняних громадян. Так само, як і всі відповідальні працівники поліції, спеціалісти з комунального поліціювання відповідають на виклики про допомогу, здійснюють арешти, заходи щодо припинення дрібних правопорушень тощо. Однак їхнє основне завдання – розвивати та встановлювати широкі зв'язки з населенням, громадянами, які живуть у комуні, і в цілому намагатись покращити життя громади. Поліцейський має бути ланкою, яка об'єднує всіх індивідуальних добровольців і групи, які виступають з ініціативами про покращення життя у громаді.

Комунальне поліціювання передбачає формування нового типу взаємовідносин між поліцією та громадянами. Ці взаємовідносини базуються на взаємній довірі та передбачають, що громадяни беруть на себе частину відповідальності за те, що поліція повільніше реагує на виклики, які не потребують термінового втручання, а громадянам

пропонується самим вирішувати свої дрібні проблеми, надаючи можливість поліції зосередитись на основних напрямках діяльності з охорони громадського порядку.

Ця система вносить у роботу поліції певний елемент попередження, а не швидкого реагування, як це було завжди. Тобто поліція сприяє створенню такого мікроклімату в районі (комуні), який би був спокійним, врівноваженим та розміреним завдяки діяльності як поліції, так і добровільних помічників з числа жителів комуни.

Робота з комунального поліціювання спрямована здебільшого на захист тих верств суспільства, які в першу чергу стають об'єктом злочину. Це стосується молоді, людей похилого віку, національних меншин, бідняків, безпритульних і т. ін. Ця система спрямована на те, щоб встановити баланс між технічними досягненнями та людськими навичками. Тобто комунальне поліціювання передбачає використання найновіших технологічних досягнень у процесі охорони порядку, але не відкидає також і пряме людське спілкування та спільну працю над вирішенням проблем суспільства. У більшості випадків вирішення різних проблем краще здійснюється саме через безпосереднє людське спілкування.

Як видно з цього переліку основних напрямів діяльності поліції з комунального поліціювання, питання адміністративної діяльності поліції виходять на одне з перших місць, хоча відкрито адміністративною діяльністю це не зветься. Якщо взяти стару схему охорони громадського порядку та поліціювання, то взаємодіють лише поліція, суди, законодавці, правопорушники та система виправних закладів. Усі інші верстви суспільства спостерігають за цим процесом і не докладають ніяких зусиль для наведення порядку.

Вчені пропонують пов'язати всі сегменти суспільства за допомогою концепції комунального поліціювання. При цьому кожному з сегментів надається своя роль у всій системі. Наприклад, соціальні служби, державні установи та приватний сектор задіяні з метою покращання умов життя громадян в окремих районах, де вводиться система комунального поліціювання. Ця взаємодія передбачає будівництво закладів освіти, охорони здоров'я, проведення роботи з роз'яснення законів, створення нових підприємств і, відповідно, нових робочих місць, здійснення розселення громадян, тобто створення умов для попередження злочинів та правопорушень.

Об'єднання громадян та добровільні формування, а також приватний сектор використовуються для створення добровільних та інших

формувань на кшталт наших добровільних дружин, які допомагають поліції у патрулюванні вулиць, охороні громадського порядку та громадської безпеки. Ці формування не планується наділяти певними адміністративними повноваженнями, які, наприклад, мають добровільні народні дружини в Україні (доставлення правопорушника, складання протоколу і т. ін.). Вони просто співробітничать з поліцією, патрулюють у нічний час у районі, тренуються та навчаються разом з поліцейськими, допомагають у затриманні правопорушників та відшукуванні доказів. Крім того, вони свідчать у суді, якщо хтось з цих добровольців був свідком скоєння правопорушення.

У США та Канаді практично при кожній поліцейській дільниці створено відділення, які займаються питаннями комунального поліціювання. В окремому виданні для користування поліцейськими розроблено систему так званих стандартних ситуацій. У цьому збірнику в окремий розділ виділено програму спільних дій поліції, держави та приватних організацій з питань комунального поліціювання. Ця програма складається з 9 розділів і в ній конкретно визнано, який поліцейський офіцер за який розділ відповідає. При цьому в кожному розділі розроблено конкретні напрями діяльності.

Таким чином, ми бачимо, що комунальне поліціювання спрямоване не на роботу з порушниками, а на роботу із залучення населення до профілактичної роботи, тобто поліція перетворюється на профілактичний орган та орган соціальної допомоги населенню, що сприяє зростанню авторитету поліції серед громади.

Характерними ознаками постійного зростання кількості часу, який витрачається поліцією США та Канади на охорону громадського порядку, є також інші факти.

Президентська комісія з контролю за роботою поліції та попередження злочинності провела дослідження і виявила, що поліцейський може стикатися з тяжким злочином, наприклад вуличним пограбуванням, один раз на 14 місяців, тоді як з будь-яким дрібним правопорушенням він стикається і оформлює відповідні документи раз на 2–3 тижні. Але ця діяльність не зветься в США адміністративною. Це робота з охорони громадського (публічного) порядку та оформлення документів на правопорушників.

Сьогодення вимагає кардинального посилення заходів безпеки в аеропортах всього світу, у зв'язку з чим почалася активна робота в даному напрямку. Так, на російських авіалініях у зв'язку з терактами на пасажирських літаках Ту-134 і Ту-154 24 серпня 2004 р. російські

авіакомпанії за власною ініціативою істотно посилили контроль пасажирів перед посадкою на рейси. Ця трагічна подія і загибель 89 пасажирів та членів екіпажу, що стала поштовхом до посилення заходів авіаційної безпеки на території аеропортів та під час польотів, сталася, як показало слідство, з вини терористок, проте здійснити свій злочинний задум їм опосередковано «допомогла» недбалість представника правоохоронних органів та працівника аеропорту.

Так, 24 серпня 2004 р. у приміщенні аеропорту Домодедово Нагаєва та Джебирханова були затримані працівником лінійного відділу внутрішніх справ аеропорту капітаном поліції М. Артамоновим для перевірки документів. Не виявивши документів, цей працівник поліції оглянув їхні речі та відпустив. На той момент смертниці були одягнені легко і тоді ще вибухівки при них не було. Після того, як терористки були відпущені М. Артамоновим, спекулянт А Арутюнян продав їм білети без паспортів, за його ж допомогою був переданий контролеру хабар, щоб він пропустив Нагаєву та Джебирханову на літаки без документів, що посвідчують особу. Після проведення реєстрації протягом години вони сіли на свої рейси, і оскільки перевірки в зоні безпеки польотів не було проведено, їм ніщо не завадило вчинити теракт. У результаті низки порушень стало можливим вчинення смертницями терористичного акту.

Останній вибух в аеропорту "Домодедово" стався в міжнародному залі прильотів 24 січня 2011 р. Загинуло 35 людей, десятки перебували в критичному стані. Це був теракт. За даними МВС, вибух було здійснено одним або кількома терористами-смертниками. За фактом вибуху в розшук було оголошено троє осіб. Смертник був уродженцем Північного Кавказу. Він перебував у натовпі зустрічаючих у залі прильоту міжнародної зони аеропорту. Вибуховий пристрій був закріплений на тілі смертника. Він був начинений металевими травмуючими елементами. Потужність бомби склала не менше 7 кг тротилу.

У результаті зазначених подій Держдума Росії ухвалила в другому читанні законопроект «Про авіаційну безпеку», згідно з яким основні функції із забезпечення безпеки в аеропортах перейдуть до МВС. Поліцейські отримуватимуть від авіакомпаній персоніфіковану інформацію про пасажирів і здійснюватимуть так званий профайлінг – опитування пасажирів про мету поїздки, стан багажу і т.п. Крім того, поліція отримає право затримувати вантажі, заборонені до повітряного перевезення. Авіакомпанія "Трансаеро" опитує своїх пасажирів перед рейсом за спеціальною "ізраїльською системою", застосо-

вуючи так званий профайлінг для виявлення підозрілих осіб.

"Аерофлот" посилив огляд всіх пасажирів, особливо на рейсах у США, що відчутно збільшило час передполітної перевірки. На вимогу американської сторони ("Аерофлот" – єдина російська авіакомпанія, що здійснює рейси у США) літаки компанії проходять перевірку перед вильотом протягом не менш як 5 годин.

До Повітряного кодексу Росії планується ввести поправки, згідно з якими пасажирів перевірятимуть не лише служби аеропортів, але й працівники МВС. Не виключено, що обов'язковою стане і присутність на повітряних суднах озброєних охоронців. За словами начальника управління транспортної безпеки Федеральної служби з нагляду у сфері транспорту В. Салєєва, працівники МВС доповнюватимуть роботу служб аеропортів – це питання узятє під контроль Президентом Росії, підписано ряд доручень щодо посилення ролі МВС при забезпеченні безпеки на авіалініях.

У наказі Мінтрансу «Особливості забезпечення авіаційної безпеки в аеропортах Московського аеровузла, міжнародних аеропортах та аеропортах, федерального значення» окремо прописано, що службі авіаційної безпеки і керівництву аеропорту наказано: «З метою запобігання терористичним актам на об'єктах аеропортів, у тому числі на привокзальній площі і прилеглих до неї територіях, на входах в аеровокзал і в будівлях аеровокзалів, а також у зонах контролю пасажирів і пунктах огляду здійснюються погоджені з органами внутрішніх справ заходи щодо запобігання і припинення злочинів, охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки». Крім того, тим же наказом запроваджено норму перевірки всіх, що входять в аеропорт: «На входах в аеровокзал пункти огляду пасажирів, ручної поклажі і багажу оснащуються рентгенотелевізійними інтроскопами, стаціонарними і ручними металошукачами».

Події 11 вересня 2001 р. у США привели до радикального збільшення витрат, спрямованих на запобігання потраплянню терористів на борт повітряного судна. При цьому питання захисту самого аеропорту відсунулися на другий план. Як завжди, заходи виявилися спрямованими на виключення минулих терактів, а не на запобігання майбутнім. Росія, до речі, залишилася не на останньому місці, оскільки після терактів серпня 2004 р. було запроваджено обшук на вході в будівлі аеропортів, покладений на транспортну поліцію МВС РФ. На вході в аеропорти утворилися черги, що теж створювало потенційну загрозу, і незабаром тотальний обшук було замінено вибіркоким.

Тому не можна стверджувати, що теракт у Домодедово стався тому, що там було погано налагоджено систему безпеки. Система була не гіршою, ніж в інших, просто для теракту було обрано найбільший російський аеропорт. Міжнародні асоціації аеропортів ACI Europe і ACI World зробили спільну заяву з приводу подій в аеропорту Домодедово: "Після терористичних атак у вересні 2001 р. аеропорти належним чином впровадили змінені правила у сфері авіаційної безпеки, прийняті компетентними національними, європейськими та міжнародними органами. Московський аеропорт Домодедово не є винятком у цьому аспекті".

Цілком очевидно, що теракти в міжнародних аеропортах, як і в урядових будівлях, викликають дуже великий резонанс.

Вибух, влаштований терористом-смертником 24 січня 2011 р. в московському Домодедово, загострив питання про захист аеропортів від терористичних актів. Теракт був здійснений у суспільній зоні аеропортового терміналу. Зони загального доступу залишаються слабо захищеними в переважній більшості аеропортів світу. За словами незалежного британського консультанта з авіаційної безпеки Кріса Йітса, терористу-смертнику не потрібно пробиратися на борт повітряного судна. Більшість аеропортів світу навстіж розкриті для того, щоб він просто увійшов всередину і вибухнув.

Просте рішення лежить на поверхні: влаштувати стовідсотковий обшук на вході в аеропорт. Саме воно увійшло в основу підписаної 1 лютого і опублікованої 7 лютого постанови Уряду РФ № 42 «Про затвердження правил охорони аеропортів та об'єктів їх інфраструктури». Згідно з постановою пропускати людей і транспортні засоби на територію аеропортів будуть тільки через контрольні-пропускні пункти після огляду, ідентифікації особи та транспортного засобу і лише після «встановлення дійсності підстав для проходу або проїзду». Для ідентифікації особи потрібні паспорт або водійські права з документами на транспортний засіб.

Тепер відповідальність за охорону «аеропортів і об'єктів їх інфраструктури» в Росії покладається на експлуатантів аеропортів. Охорона кордонів території у міжнародних аеропортах здійснюється підрозділами позавідомчої охорони при органах внутрішніх справ, в інших аеропортах – силами відомчої охорони Мінтрансу.

У російських аеропортах повинні бути створені централізовані пункти управління охороною, куди в електронному вигляді буде стікатися інформація від усіх інженерно-технічних систем охорони і ав-



томатично передаватися в режимі реального часу до ФСБ.

Централізація відповідальності – крок правильний, а от в ефективності суцільного огляду фахівці сумніваються. Оглянути з належною ретельністю всіх людей, що входять в аеровокзали у години пікових навантажень, особливо у великих аеропортах, завідомо неможливо, оскільки для проведення навіть поверхневого огляду пасажира з багажем і ручною поклажею потрібно близько однієї хвилини. Виходить, що максимальна пропускна здатність одного каналу огляду при вході в термінал становить 60 чол./год. З Домодедово щогодини відлітає близько 5 тис. пасажирів, що з урахуванням супроводжуваних (в середньому на 10 пасажирів припадає п'ять проводжаних та/або зустрічаючих) вимагає огляду 7,5 тис. чол./год. Так що без урахування необхідності огляду персоналу потрібно як мінімум 125 каналів огляду – інакше виникнуть черги.

Незважаючи на очевидну складність і велику вартість реалізації подібних заходів, виглядає досить сумнівно, чи приведуть вони до бажаного результату. Загроза терористичної атаки зберігається, і будь-яке місце масового скупчення людей може стати її метою.

Залишаючись неефективними, обтяжливі тотальні перевірки завдають шкоди і всьому бізнесу повітряного транспорту, тому в рамках ІКАО, Міжнародної асоціації з повітряного транспорту (ІАТА) і на рівні окремих держав активно розвиваються процедури спрощення передполітних і післяполітних формальностей. У числі таких заходів можна назвати запровадження збору попередньої інформації про пасажирів, системи управління ризиками, протоколу «невідомий – відомий пасажир (клієнт, вантажооператор, авіаперевізник)» і диференційованого підходу до контролю, що дозволяє прискорити контроль «відомих» при більш пильній увазі до «невідомих», а також визнання достатності доглядових процедур в аеропорту вильоту щодо трансферного багажу та вантажів, завдяки чому 26 держав Євросоюзу змогли об'єднати свої зусилля і не проводять повторних оглядів.

Як приклад безпечного аеропорту часто наводиться аеропорт ім. Давида бен Гуріона в Тель-Авіві. Як здається, просте копіювання цієї системи неможливо, оскільки для її реалізації потрібен весь непростий історичний досвід держави Ізраїль, однак загальні підходи та окремі елементи, безумовно, заслуговують на увагу.

Відомо, що охорона всіх найважливіших об'єктів Ізраїлю, у тому числі аеропорту ім. бен Гуріона, базується за принципом кількох кіл

захисту, завдяки чому аеропорт стає не переднім краєм оборони, а її останнім рубежем.

Головним елементом зовнішнього кола є робота спецслужб, які збирають інформацію про підготовку терактів і намагаються самі запобігти загрозі. Служба безпеки аеропорту отримує інформацію про ступінь небезпеки і вживає відповідних заходів готовності.

Основне коло захисту – периметр території, що охороняється. Вважається, що аеропорт ім. бен Гуріона – найбільш охоронювана і неприступна фортеця в Ізраїлі. Він оточений широким бетонним ровом з водою, парканом з електронними датчиками і камерами далекого огляду; входи і в'їзди на територію контролюються спеціально навченими автоматниками, ще є групи швидкого реагування. Країна звикла жити в стані війни.

Внутрішнє коло – це все, що знаходиться на території аеропорту. За все відповідає власна служба безпеки аеропорту, і ні поліція, ні працівники спецслужб не можуть офіційно увійти на територію без відповідного дозволу. Головна діяльність охорони – видимої і прихованої, полягає у спостереженні за поведінкою всіх осіб. Озброєні охоронці в уніформі і цивільному постійно патрулюють територію поза терміналом і всередині та спостерігають за відвідувачами. Тактика діяльності охорони постійно оновлюється, змінюється навіть розташування постів всередині залів. Зрозуміло, застосовуються і всі стандартні засоби огляду та сканування пасажирів і багажу, також поширена процедура психологічного профайлінгу, що дозволяє в ході бесіди виявити підозрілу поведінку.

Але навіть при настільки жорсткій системі суцільний огляд не практикується. Колишній голова служби безпеки аеропорту ім. бен Гуріона Рафі Рон зазначає: «В аеропорту Тель-Авіва заходи, що забезпечують безпеку, простягаються далеко за межі будівлі аеропорту. Перед тим, як потрапити в термінал, відвідувач потрапляє під приціл не менше десяти пар очей спостерігачів; з ним розмовляють і, якщо необхідно, оглядають» [74].

Навряд чи українські аеропорти повинні стати фортецями, здатними відобразити збройне вторгнення, проте з корисних заходів, що застосовуються в Ізраїлі, слід підкреслити активну діяльність спецслужб із добування упереджувальної інформації, введення градацій за рівнем загрози і зосередження відповідальності за безпеку аеропорту в одних руках.

Також ізраїльською системою авіаційної безпеки високо цінується-

ся аналіз підозрілої поведінки, хоча ізраїльський процес займає багато часу і, можливо, більш агресивний, ніж це було б прийнятно, наприклад, у США, де більше 1,5 млн чол. в день проходять через контрольно-пропускні пункти. У США працівники Адміністрації транспортної безпеки (TSA, Transportation Security Administration) застосовують поведінкову програму виявлення, метою якої є ненав'язливе спостереження і аналіз поведінки, що дозволяє визначати підозрілих осіб. TSA налічує понад 3 тис. працівників, що займаються поведінковим виявленням, вони працюють в 161 з 450 пасажирських аеропортів США.

За даними компанії BAA, що управляє, зокрема, лондонським аеропортом Хітроу, впровадження поведінкового профайлінгу дозволило виявити ряд злочинців, хоча компанія не конкретизує, чи були ці випадки пов'язані з терористичними загрозами.

Немає сумніву, що захисту аеропортів слід приділити більше уваги. 26 січня у спільній заяві європейської та світової міжнародних рад аеропортів (ACI Europe і ACI World) було зазначено, що «терористична атака в Домодедово в черговий раз демонструє обмеження поточного режиму авіаційної безпеки, авіація продовжує стикатися з динамічною терористичною загрозою, що постійно розвивається. Це також абсолютне нагадування факту, що аеропорт може бути тільки однією з останніх можливостей запобігти терористичному акту».

На думку АСІ, обтяжливі процеси огляду втрачають свою ефективність, і необхідно розпочати роботу над підвищенням ефективності та стійкості режиму авіаційної безпеки, при цьому зосередивши увагу не тільки на огляді й перевірених технологіях, але й на запобіганні можливим загрозам, проведенні менш передбачуваних перевірок та більш ефективному використанні розвідки.

Проте, на жаль, слід визнати, що всі аеропорти світу уразливі для терористичних атак і жодні заходи безпеки не можуть захистити їх на 100 %. У галузі безпеки польотів подібне усвідомлення вже сталося: сучасні документи ІКАО визнають недосяжність стовідсоткового рівня безпеки і ставлять за мету підтримання безпеки польотів на прийнятному для суспільства рівні.

У США незабаром почнуть складати спеціальні досьє на всіх пасажирів, що летять в цю країну, аби з'ясувати, хто з них повинен буде пройти додаткову, ретельнішу перевірку.

Нові заходи безпеки були створені за вказівкою Президента США Б. Обами. Наразі обов'язковому додатковому огляду і скануванню пі-

длягають усі пасажирів, що прямують у США з будь-якої з 14 держав: Афганістану, Алжиру, Куби, Ірану, Іраку, Лівану, Лівії, Нігерії, Пакистану, Саудівської Аравії, Сомалі, Судану, Сирії або ті, що летять через них транзитом. Ці правила були введені після невдалої спроби 23-річного нігерійця Умара Фарука Абдулмуталлаба привести в дію вибуховий пристрій на борту літака, що вилітав з Амстердама до Детройта 26 грудня 2009 р. Нігерії не було в «чорному списку», що складається з шести тисяч підозрюваних в тероризмі, яким не рекомендується продавати авіаквитки до США.

Проте відтепер пасажирів в країні вильоту оглядатимуть залежно не від їх національності, а лише в тому разі, якщо вони за якими-небудь параметрами підходять під складений розвідувальними службами опис підозрюваних у тероризмі. Нові заходи стосуються всіх пасажирів – як американських громадян, так і іноземців.

Тепер до «чорного списку» включається додаткова інформація про пасажирів, яких треба оглядати ретельніше, навіть якщо їхні імена не значаться у списку. Зокрема, братимуться до уваги національність, вік і ті країни, в яких недавно побував пасажир [75].

Формально США не має права змусити іноземні компанії проводити огляд того або іншого пасажира, проте американське керівництво може накладати санкції на тих із них, які відмовляться дотримуватися рекомендацій щодо міжнародної безпеки авіаперельотів.

Заходи, що вживаються у США, базуються на даних розслідування спроби теракту в авіалайнері авіакомпанії «Югимезгет» і відомостях про самого терориста, який в даний час допитується слідчими ФБР.

Стали відомі деякі деталі того, як нігерієць Абдулмуталлаб намагався підірвати літак, на борту якого перебувало 289 чоловік. Виявляється, в його білизні був ушитий невеликий пластиковий або гумовий пакетик, швидше за все презерватив, з 80 грамами вибухівки. Під час польоту пасажир поведився тихо, нічим до себе уваги не привертав. Він двічі виходив у туалет, причому востаннє, незадовго до посадки, він пробув в туалетній кабінці близько 20 хвилин. Потім Абдулмуталлаб повернувся на своє місце, наклав пледом низ живота, який у нього нібито захворів. У цей час терорист спробував висадити захований на тілі заряд, уприснувши в нього з шприца рідину (кислоту або суміш кислот). Суміш зажеврїла, але не здетонувала, і це врятувало літак і його пасажирів.

Сам терорист на допиті заявив, що отримав терористичний набір

від експерта вибухових речовин у Йемені. Там, як відомо, діє великий осередок «Аль-каїди», проти якої в даний час американський спецназ і місцеві сили безпеки проводять широкомасштабну військову операцію.

Відомо, що Абдулмуталлаб походить з однієї з багатих нігерійських сімей. Його батько раніше був міністром, а останні десять років очолював третій за величиною банк країни. У 2005-2008 рр. Абдулмуталлаб навчався в Університетському коледжі Лондона. Його рідним було відомо про ісламські погляди свого нащадка, і коли в останні два місяці з ним обірвався всякий зв'язок, сім'я звернулася до місцевих спецслужб, а потім і до деяких західних з проханням розшукаати його. При цьому вони попередили про його екстремістські погляди. Ім'я Абдулмуталлаб було включено до американського і британського списків підозрілих осіб.

Чому ж тоді він отримав американську в'їзну візу? Міністр національної безпеки США Джанет Наполітано пояснила це тим, що список переобтяжений, включає близько півмільйона імен і до того ж застарілий. Крім того, в ньому не було конкретних даних про те, наскільки небезпечною є Нігерія.

Саме про перегляд цього списку і приведення його у відповідність з нинішнім моментом і розпорядився президент США Б. Обама. Інше розпорядження стосується перегляду самої системи забезпечення безпеки.

Безпосереднє посилення заходів безпеки проводиться вже зараз. Влада США видала офіційне повідомлення, що ці заходи «мають несподіваний характер» і подекуди можуть включати проведення особистого обшуку і ретельного огляду багажу. Пасажирам міжнародних і внутрішніх рейсів пропонується «закладати набагато більше додаткового часу для проходження контролю в аеропортах».

У США вже введено суворі правила поведінки пасажирів у літаках. Зокрема, їм заборонено відвідувати туалети при наближенні до місця посадки. Крім того, у пасажирських кабінах скасовано показ по внутрішніх телесистемах маршрут руху літака, аби потенційні терористи не знали, в якій точці вони знаходяться. Деякі експерти пропонують навіть зажадати від пасажирів при наближенні до аеропорту посадки «тримати руки на вигляді», як роблять це водії автомашин, яких зупиняє дорожня поліція. В аеропортах планується повсюдно проводити «віртуальний огляд» пасажирів шляхом їх ретельного сканування.

Не виключено, що в результаті перегляду системи забезпечення безпеки, що проводиться за вказівкою Б. Обами, будуть розроблені ще

суворіші правила. Проте, як зазначають експерти, при цьому враховуються прийоми, до яких вже вдавалися терористи. Однак останні кожного разу винаходять новинки. Так, у 2001 р. таким нововведенням були «різаки для паперу», у 2006 р. – рідка вибухівка, а нині – презерватив з вибуховими речовинами та шприц з детонуючими хімікаліями. І нікому не відомо, що терористи придумують наступного разу.

Більша частина роботи поліції як США, так і Канади – це розбір різного роду інцидентів, сімейних скандалів, дрібних порушень громадського порядку, порушень та пригод, пов'язаних з вуличним рухом, та інших. Загалом основна діяльність поліції – це «підтримання спокою», тобто охорона громадського порядку, або, як вона ще називається, публічна служба. На такого роду діяльність поліція витрачає 50 % свого робочого часу.

Таким чином, можна констатувати, що як поліція Великобританії, так і поліція США та Канади понад половину всього робочого часу займаються діяльністю з охорони громадського порядку.

Поліцейський офіцер у Канаді, згідно зі статистичними даними, реєструє правопорушення, за яким може бути порушена кримінальна справа, приблизно один раз на тиждень. Але не обов'язково порушник може бути засуджений. Тобто це так зване “сумарне” правопорушення, за яке правопорушник може бути притягнений до відповідальності суддею одноособово, але він може бути і не засудженим. Добивається ж засудження правопорушника поліцейській Канади в середньому один раз на 9 місяців.

Але порівнювати засудження громадянина Канади та громадянина України можна лише умовно, оскільки в Канаді відсутнє поняття адміністративного правопорушення, і він може бути засуджений як за дрібне правопорушення, так і за тяжкий злочин.

У Франції поліцейська система являє собою складний апарат із власною структурою, що покликаний захищати інтереси адміністрації. Структурно вищевказаний апарат складається з таких підрозділів: національна поліція, муніципальна поліція і жандармерія. Усі поліцейські сили країни об'єднані в межах національної поліції, що керується генеральною дирекцією поліції МВС Франції. Генеральній дирекції Національної поліції Франції підпорядковані й керують своїми підрозділами на місцях: центральна дирекція судової поліції, центральна дирекція міської поліції, центральна дирекція загальної інформованості, центральна служба республіканської безпеки, служба міжнародного технічного співробітництва поліції, служба повітряної по-

ліції та охорони кордонів, служба офіційних поїздок та високих посадових осіб.

В адміністративній поліції Франції виділяються два види поліції: загальна та спеціальна.

Загальна адміністративна діяльність призначена охороні громадського порядку та громадської безпеки в найбільш широкому змісті цих понять. Або, як пише Ж. Ведель, досягнення всього того, що закріплено в Муніципальному Кодексі Франції (ст. 97): безпека, спокій (добрий порядок) та дотримання санітарних норм і правил, тобто охорона здорового навколишнього середовища.

Спокій або добрий порядок – це стан справ у суспільстві, який слугує попередженню та усуненню деяких обставин, які виходять за межі звичайних нормативних незручностей життя в суспільстві, наприклад, непомірний гамір, перешкоди при пересуванні, загрози нападу з боку осіб, які перебувають у нетверезому стані, загрози спричинення тілесних ушкоджень тощо.

Дотримання санітарних норм та правил передбачає контроль за вжиттям санітарно-гігієнічних, природоохоронних та інших заходів, спрямованих на охорону здоров'я та чистого навколишнього середовища.

У Франції немає кодексу про адміністративні правопорушення, оскільки всі правопорушення, які виявляються поліцією, зафіксовані в кримінальному кодексі. Але у Франції є також спеціальні нормативні акти, які наділяють адміністративну поліцію певними повноваженнями у сфері торгівлі продовольчими товарами, проведення лотерей, ігор, організації та проведення відпочинку, здійснення природоохоронних заходів і т. ін.

З іншого боку, адміністративний орган, наділений повноваженнями загальної поліції, не може втручатись в інші сфери адміністративної діяльності, крім забезпечення безпеки, спокою та санітарії.

Спеціальна адміністративна діяльність, яку виділяє Ж. Ведель, у Франції здійснюється у таких двох видах. Одна з них – це адміністративна діяльність поліції в небезпечних для здоров'я громадян закладах та сферах, які підпорядковуються спеціальному юридичному режимові. Це поліція залізниць, аеропортів, морських та річкових портів, метрополітенів і т. ін.

Другий вид спеціальної адміністративної діяльності – це нагляд за речами та явищами, які не належать до компетенції загальної поліції. Сюди можна віднести діяльність поліції щодо нагляду за повноваженнями та діяльністю поліції моралі, поліції естетики, поліції, яка

слідкує за проведенням лотерей, ігор, розваг тощо [76].

Усі перелічені вище види адміністративної діяльності поліції Франції, так як і в Україні, мають логічне завершення в адміністративно-процесуальній діяльності. Поліція та жандармерія Франції складають протоколи на правопорушників, доставляють їх до суду, який карає їх за скоєні правопорушення, видають письмові приписи, обов'язкові для виконання особами, які порушують законодавство. А в Україні патрульний поліцейський чи дільничний офіцер поліції не тільки складає адміністративні матеріали, а розглядає та визначає суму штрафу в межах розмірів штрафів відповідно до статті КУпАП та своїх посадових повноважень.

Адміністративно-процесуальна діяльність поліції Франції відрізняється від подібної діяльності поліції України. У Франції поліція не має права притягати громадян, які скоїли правопорушення, до відповідальності, за винятком дрібних порушень правил дорожнього руху (перехід вулиці у невстановленому місці, недотримання правил проїзду перехресть, якщо це не створило аварійної ситуації, та деякі інші).

Уся діяльність адміністративної поліції завершується підготовкою матеріалів до розгляду в поліцейських судах (трибуналах). Відповідно, поліція Франції має більше часу для того, щоб належно займатись адміністративною діяльністю.

Досить важливим у діяльності поліції Франції є саме чітке розмежування служб та покладених на них обов'язків. Наприклад, служба повітряної поліції та охорони кордонів Франції безпосередньо обслуговує територію аеропортів відповідно до чітко визначених завдань та функцій, займається охороною громадського порядку та попередженням правопорушень у контрольованих зонах аеропортів.

У складних умовах радикального реформування системи органів внутрішніх справ України досить корисним може стати досвід поліції Федеративної Республіки Німеччини.

Німецька поліція визнається як своєрідний еталон організації та практичної реалізації правоохоронної діяльності. Вона є органом державної виконавчої влади, який вдало поєднав кращі традиції поліцейської служби з новітніми досягненнями, пов'язаними з побудовою правової, демократичної, соціально орієнтованої держави. Німеччина є федеративною державою, що обумовлює відповідну побудову правоохоронних органів країни. Федеральний уряд Німеччини відповідальність за стан правопорядку покладає на уряди земель, які, згідно з Конституцією 1949 р., мають власні поліцейські сили.



Сучасну систему правоохоронних органів Німеччини складають: органи юстиції; поліцейські служби 16 федеральних земель; федеральні поліцейські відомства; федеральне митне відомство; органи охорони Конституції (підпорядковуються МВС). Управління поліцією здійснюється за напівцентралізованою системою, характерною ознакою якої є обмеження повноважень центральних органів поліцейського управління стосовно земельних поліцейських формувань. Поліція працює у складі Міністерства внутрішніх справ, яке має компетенцію значно ширшу від інших країн. Фактично контролює всі основні сфери внутрішнього життя країни.

Структура Федерального відомства включає: відділ – центральний відділ, що виконує організаційно-штабні функції та функції взаємодії; відділ G – основні питання внутрішньої політики; відділ V – контроль за дотриманням Конституції; відділ O – структура управління, державна звітність і облік; відділ займається справами біженців, вигнанців; відділ IS – внутрішня безпека держави; відділ SM – питання засобів масової інформації; відділ KN – цивільна оборона, захист від катастроф, попередження нещасних випадків; відділ P – робота поліції.

Поліція Німеччини поділяється на: поліцію громадської безпеки та поліцію громадського порядку, поліцію готовності, кримінальну поліцію. Поліція громадського порядку є найбільш чисельним видом поліцейських сил. Вона нараховує близько 160 тис. працівників.

Поліція готовності являє собою організовані та укомплектовані підрозділи, котрі є організаційно самостійними. Поліція готовності використовується виключно цивільними підрозділами, наприклад, при проведенні великих громадських заходів, забезпеченні візитів державних діячів інших країн, а також при оголошенні надзвичайного стану.

З вищевказаної структури висвітлено порядок готовності підрозділів та сферу діяльності, яку вони заповнюють. Чітко видно, що відділ KN займається захистом цивільної оборони та недопущенням актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, захистом від катастроф, попередженням нещасних випадків, а сили поліції готовності використовуються при проведенні великих громадських заходів, забезпеченні візитів державних діячів інших країн.

Отже, функції цих підрозділів чітко визначено, оскільки вони виконують тільки ті завдання, які на них покладено. Тому ситуація, яка відбувається в державі, не позначається на їхній роботі, як це має місце в Україні: під час відвідування певного міста державного діяча всі сили, в тому числі і Збройні сили, дислокуються в контрольованій

зоні аеропорту і всі дружно приймають гостей, замість того, щоб займатися своїми безпосередніми обов'язками і виконувати завдання, які на них покладені державою.

Дуже доцільно було б перейняти німецький досвід, коли працівники підрозділу здійснюють охорону сфери своїх повноважень, а відповідно до тематики нашого дослідження – забезпечення безпеки цивільної авіації.

Характерною ознакою діяльності правоохоронних органів багатьох країн світу є висока соціальна, правова захищеність і матеріальна забезпеченість їхніх працівників, що спонукає до відповідального виконання обов'язків, професійного зростання.

Для отримання повної картини понять «адміністративна діяльність» та «громадський порядок», які вживаються в досліджуваних зарубіжних країнах, необхідно, на нашу думку, вивчити правові основи охорони громадського порядку в цих країнах.

Основними нормативними актами, що визначають діяльність поліції Великобританії в цілому та адміністративну діяльність, зокрема, можна вважати: Статут про поліцію та засоби доказування в кримінальних справах 1984 р., Статут про кримінальне судочинство 1988 р., Статут про кримінальну процедуру та розслідування 1996 р., Статут про охорону громадського порядку 1986 р., Статут про ліцензування окремих товарів 1964 р., Статут про підтримання порядку під час спортивних змагань та контроль за вживанням і продажем алкогольних напоїв під час проведення таких змагань 1985 р., Статут про крадіжки 1968 р., Статут про сексуальні злочини 1920 р., Статут про захист дітей 1986 р., Статут про заборонені публікації 1959 р., Статут про порушення правил дорожнього руху 1988 р. та багато інших.

У США правовими основами адміністративної діяльності поліції є Конституція країни, Федеральний кримінальний кодекс та правила, Конституції штатів, а також збірники стандартних ситуацій, які виготовлені на основі законодавства штатів і передбачають діяльність поліції в кожному окремому аспекті.

Поліція Канади діє на підставі статутів, затверджених парламентом. Основними законами можна вважати Канадський білль про права та Конституційний Статут 1987 р. Крім того, в Канаді існує велика кількість статутів, які повною мірою можна вважати правовими основами адміністративної діяльності поліції країни. До них належать такі статuti, як Канадський статут про докази 1970 р., Статут про всебічне розслідування 1970 р., Статут про екстрадицію 1985 р., Статут про

харчі та наркотики 1976 р., Статут по контроль над наркотиками 1972 р., Статут про неповнолітніх правопорушників 1984 р.; також у Канаді в 1893 р. прийнято Кримінальний кодекс, який можна вважати правовою основою діяльності поліції Канади.

Поліція Канади поділяється на кілька рівнів: федеральна, провінціальна, муніципальна. У своїй діяльності кожна з цих поліцейських організацій керується не тільки Кримінальним кодексом Канади, а й актами провінцій та муніципальними актами, тому їх також можна вважати правовою основою діяльності поліції Канади.

У Канаді існує спеціальний Статут про поліцію. Незважаючи на те, що його було прийнято ще на початку ХХ ст., він постійно змінювався: остання його редакція датується 1980 роком.

Правовою основою адміністративної діяльності і поліції, і жандармерії Франції є, в першу чергу, Конституція Франції, Декрет уряду Франції “Про поліцію”, який останній раз був змінений 18 березня 1986 р., декрети “Про жандармерію” 1970 р., “Про муніципальну поліцію та виправні роботи” 1791 р., “Про повітряну поліцію” 1929 р. та багато інших.

Стаття перша Декрету “Про поліцію” проголошує, що поліція здійснює свою діяльність виключно з охорони республіканського устрою, охороняє громадський порядок, захищає громадян та їхню власність. Стаття друга Декрету проголошує, що правовими основами діяльності поліції Франції є Декларація прав людини та громадянина, Конституція Франції, її закони та міжнародні угоди, ратифіковані в установленому порядку.

Отже, незалежно від державних, суспільно-політичних та національних особливостей, у різних країнах створюються різні структури чи підрозділи поліції щодо охорони громадського порядку в аеропортах, які добиваються позитивних результатів у справі боротьби з правопорушеннями та злочинністю. І було б дуже корисним аналізувати, узагальнювати та запроваджувати кращий закордонний досвід щодо охорони громадського порядку і боротьби з правопорушеннями в аеропортах України. Це надало б змоги ефективніше взаємодіяти правоохоронним службам і залучати громадян до правоохоронної та правозахисної діяльності, поглиблювати та зміцнювати взаємодію між органами внутрішніх справ, підрозділами Державної прикордонної служби України та населенням, створювати і вводити в дію вдосконалений організаційно-правовий механізм охорони громадського порядку і державного кордону, забезпечення громадської безпеки, по-

передження та припинення правопорушень.

Для охорони периметра аеропорту необхідно розглянути можливість залучення громадських об'єднань та приватних охоронних структур. Але відповідна робота щодо залучення вищезазначених додаткових сил для охорони громадського порядку на території аеропортів не має ні нормативної бази, ні практичних прецедентів, що вказує на необхідність вивчення означеного питання щодо впровадження цієї методики у практичну діяльність при охороні громадського порядку у надзвичайних ситуаціях.

Для посилення заходів безпеки та підвищення рівня забезпечення громадського порядку на території аеропортів слід розглянути можливості щодо запровадження таких заходів, як здійснення «профайлінгу» працівниками поліції (опитування пасажирів про мету поїздки, стан багажу і т.п.) при тісній інформаційній взаємодії з авіакомпаніями; надання права працівникам поліції затримувати вантажі, заборонені до повітряного перевезення; запровадження супроводження працівником поліції чи озброєним охоронцем повітряного судна; покращення технічного оснащення пунктів контролю авіаційної безпеки; формування бази даних осіб, що повинні підпадати під ретельнішу перевірку у зв'язку з їх минулою протиправною поведінкою чи наявністю відповідної оперативної інформації; створення централізованих пунктів управління охороною, куди в електронному вигляді буде стікатися інформація від усіх інженерно-технічних систем охорони і автоматично передаватися в режимі реального часу в територіальні органи поліції; запровадження раптових особистих оглядів та оглядів багажу будь-яких осіб, що перебувають на території аеропорту, у зв'язку з важливістю цього об'єкта та рівнем підвищеної небезпеки наслідків правопорушень, які вчиняються на території аеропортів.

Підсумовуючи вищевикладене, автором зроблено висновок, що впровадження позитивного закордонного досвіду роботи в діяльності поліції в аеропорту має передбачати: проведення експериментів щодо запровадження новітніх форм і методів охорони громадського порядку та безпеки в аеропорту, їх правове та науково-методичне забезпечення; спільну роботу з Державною авіаційною службою України щодо фінансування переоснащення технічних засобів охорони громадського порядку та безпеки; збільшення кількості службових собак для пошуку вибухівки та інших шкідливих речовин і небезпечних предметів; обладнання громадських місць аеропорту інформаційними стрейкерами «екстрений виклик», «тривожна кнопка» тощо.

## Розділ 2

### ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПУБЛІЧНОГО ПОРЯДКУ Й БЕЗПЕКИ В АЕРОПОРТАХ

#### 2.1. Форми адміністративно-правової діяльності поліції щодо охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах

Публічний порядок і безпека – це фундамент нормального життя громадян, діяльності всіх державних, громадських та приватних установ і підприємств, а тому охорона об'єктів завжди розглядалася як охорона суспільного блага і має велике суспільно-політичне значення.

Адміністративно-правова охорона громадської безпеки розглядається в юридичній літературі, як структурна частина державного управління, різновид виконавчо-розпорядної діяльності; її засоби, форми та методи обумовлені низкою факторів, насамперед особливостями тієї сфери, що охороняється. У нашому випадку це сфера цивільної авіації, тому безпека розглядається, насамперед, як недопущення актів незаконного втручання та забезпечення громадського порядку в аеропортах. Адміністративно-правове забезпечення громадського порядку та громадської безпеки не лише охоплює заходи правового впливу через покарання за скоєння протиправних проступків, але й стосується правомірної поведінки пасажирів, що прибувають чи вибувають з аеропорту, врегулювання відносин, які виникають у даних умовах.

Адміністративно-юрисдикційна діяльність в аеропортах, яка передбачає здійснення цілеспрямованого впливу суб'єкта управління на його об'єкт, втілюється у відповідній формі. При цьому слід погодитися з твердженням, що належне наукове вирішення проблем, пов'язаних з формами управлінської діяльності, набуває все більшого значення, оскільки ефективність державного управління обумовлюється не тільки адекватністю методів управління з урахуванням особливостей об'єкта, але й значною мірою залежить від форм управлінської діяльності. Саме тому проблема вдосконалення форм управлінської діяльності не може бути вирішена без ґрунтовного, всебічного

дослідження форм такої діяльності, особливостей їх застосування та правового забезпечення з урахуванням специфіки у сфері цивільної авіації.

З огляду на значущість адміністративної діяльності поліції в аеропортах для забезпечення національної безпеки та національних інтересів одним із напрямів підвищення ефективності їх діяльності є вдосконалення форм діяльності працівників поліції в аеропортах, що сприятиме успішному виконанню поставлених перед ними завдань.

Наявність завдань і функцій адміністративно-правової діяльності поліції обумовлює існування різних форм цієї діяльності, які передбачені правовими нормами. Форми закріплено в законодавстві, що визначає правовий статус поліції, у положеннях, статутах, інструкціях та інших актах, що регламентують адміністративну діяльність її суб'єктів. При цьому для здійснення функцій такої діяльності її суб'єкти повинні використовувати тільки ті форми, які передбачені відповідними правовими актами.

Для більш глибокого та змістовного з'ясування сутності поняття «форма» потрібно звернутись до довідкової літератури, огляд якої свідчить про багатозначність цього поняття. Так, етимологічно слово «форма» (походить від латинського «forma») означає зовнішній вигляд, зовнішнє окреслення, видимість чого-небудь. У загальнонауковому обігу форма найчастіше пов'язується з поняттям змісту, наприклад: форма – це будь-яке зовнішнє вираження якого-небудь змісту або зовнішній вияв якого-небудь явища, пов'язаний із його сутністю, змістом [77].

У юридичній літературі вживаються такі синонімічні поняття, що визначають зовнішній вираз управлінської діяльності: «форми управління», «форми діяльності органів щодо здійснення функцій держави», «форми управлінської діяльності», «адміністративно-правові форми», а також вияв цього виразу в окремих сферах діяльності – «форми державного управління», «форми здійснення виконавчої влади», «форми діяльності публічних органів управління» та ін. Серед зазначених понять найбільш змістовним слід визнати «форми управління».

Якщо функції діяльності розкривають основні напрямки цілеспрямованого впливу суб'єктів на об'єкти, то форми діяльності – це шляхи здійснення цілеспрямованого впливу, тобто форми діяльності показують, як практично здійснюється діяльність. Форми діяльності визначаються характером відносин у певній сфері життєдіяльності людини. Вони прямо чи опосередковано обумовлені тими юридични-

ми приписами, за допомогою яких держава регулює діяльність юридичних та фізичних осіб, які, у свою чергу, обирають ті форми діяльності, що є найбільш виправданими та ефективними.

Загальновизнаним є виокремлення зовнішньої та внутрішньої форми будь-якого явища [78]. Як вважає Д.А. Керімов, цілісне правове утворення має як свою зовнішню, так і внутрішню форму. Зовнішня форма – це відображення зовні цілісного правового явища. Внутрішня форма – це структура, спосіб організації, певна впорядкованість частин даного цілого. Образно кажучи, якщо зовнішня форма є абрисом, зовнішнім виглядом правової будівлі (або організму), то внутрішня форма – його каркас (або скелет) [79].

Досліджувані форми утворюють важливу складову діяльності поліції в аеропортах, що впливає на її структуру, впорядкованість, на інші складові, і являють собою такий елемент, без якого неможливе існування самої “правової будівлі”.

Більшість науковців, яка висловлювала свою позицію з цього питання, вважає формами управлінської діяльності види дій органів управління з точки зору їх зовнішнього виразу. Так, на думку В.А. Озоліна, під формами управлінської діяльності слід розуміти такі конкретні дії, за допомогою яких орган управління чи державний службовець організовує та практично здійснює виконавчо-розпорядчу діяльність [80]. О.А. Агєєва під формами державного управління пропонує “мати на увазі дії, в яких знаходиться своє відображення управлінська діяльність органів державного управління, їх посадових осіб” [81].

Ю.П. Битяк та В.В. Зуй, розглядаючи питання форми державного управління, зазначають, що це – зовнішнє вираження конкретних дій державного органу, його структурних підрозділів та посадових осіб (службовців), що використовуються у процесі державної виконавчої діяльності та спрямовані на реалізацію функцій управління [82].

Слід зазначити, що сучасна адміністративно-правова література поряд з терміном «форми державного управління» містить такі поняття, як «форми реалізації виконавчої влади», «адміністративно-правові форми» тощо, тому їх доцільно сприймати як схожі за сенсом і проявами [83].

Отже, в теорії адміністративного права у найзагальнішому вигляді під формою управлінської діяльності розуміється той чи інший спосіб зовнішнього вираження (оформлення) змісту цієї діяльності. Форма управління – це зовнішній вияв конкретних дій, які здійсню-

ють органи виконавчої влади для реалізації поставлених перед ними завдань.

Таким чином, саме за допомогою різноманітних форм адміністративно-правової діяльності підрозділи поліції здійснюють охорону громадського порядку та безпеки в аеропортах. Форми адміністративно-правової діяльності поліції з охорони громадського порядку та безпеки покликані забезпечити найбільш доцільне виконання її функцій. Оскільки у формах управлінської діяльності практично реалізуються функції, вони є зовнішнім проявом управлінської діяльності, способом відображення змісту управлінської діяльності в конкретних умовах [84].

Таким чином, форми адміністративно-правової діяльності поліції в аеропортах:

- дозволяють практично реалізувати завдання та функції поліції в аеропортах; є способом вираження сутності їх управлінської діяльності;
- забезпечують безпосередню реалізацію повноважень поліції в аеропортах;
- прямо чи опосередковано закріплюються в нормативно-правових актах, що визначають статус конкретного лінійного підрозділу поліції в аеропорту; є відносно самостійними та універсальними; створюють і забезпечують права громадян та суб'єктів господарювання.

Отже, під формами адміністративно-правової діяльності поліції з охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах пропонуємо розуміти зовнішні прояви конкретних дій працівників та підрозділів поліції, в яких реалізуються поставлені перед ними завдання та функції.

У юридичній літературі постійно звертається увага на різноманітність форм управлінської діяльності, проте питання щодо критеріїв класифікації і кількості таких форм серед науковців-правників є дискусійним. На сьогодні в науці адміністративного права існують різні підходи щодо класифікації форм державного управління. Аналіз юридичної літератури свідчить, що більшість учених-правників до форм управлінської діяльності зараховує видання правових актів управління, укладення адміністративних договорів, учинення дій юридичного характеру, здійснення організаційних дій та вчинення матеріально-технічних операцій як способів зовнішнього вираження її змісту [85].

Одні вчені відокремлюють зовнішню та внутрішню форми будь-якого явища, інші – організаційну та правову. У роботі всіх ланок ме-



ханізму держави розрізняють діяльність правову (юридичну) і суто фактичну, або ж організаційну чи неправову [86].

О.П. Рябченко вважає, що формами державного управління можуть бути: структурні, процесуальні, правові і неправові, у вигляді актів управління, суспільно-організаційних та матеріально-технічних дій, регулятивних форм. Проте, на її думку, пріоритетною формою державного управління є структурна форма, адже управління – це цілеспрямована діяльність певних структур – суб'єктів та об'єктів управління. Сукупність суб'єктів управління являє собою керуючу підсистему, а сукупність об'єктів – керовану підсистему. Кожному суб'єкту управління відповідає певне місце в організаційній структурі державного управління. Сама організаційна структура повинна бути побудована відповідно до змісту державного управління і діяти за принципами, виконуючи певні функції з використанням відповідних методів [87].

В.К. Колпаков та О.В. Кузьменко за ступенем правової регламентації процесу використання виділяють такі форми державного управління: встановлення норм права (видання нормативних актів управління, адміністративна правотворчість); застосування норм права (видання ненормативних актів управління, індивідуальних актів управління, актів застосування норм права, адміністративне розпорядництво); укладання адміністративних договорів; здійснення реєстраційних та інших юридично значущих дій; провадження організаційних дій; виконання матеріально-технічних дій. За значенням наслідків, що виникають у результаті використання форм, виділяють як правові, так і неправові форми державного управління [88].

Варто підтримати А.М. Подоляку, який, досліджуючи форми охорони громадського порядку, вважає, що залежно від характеру і правових наслідків діяльності суб'єктів охорони громадського порядку виокремлюють дві головні групи форм діяльності з охорони громадського порядку:

1) загальноорганізаційні: не мають юридичного характеру і правових наслідків;

2) правові: встановлюють правила поведінки та спричиняють виникнення, зміну, реалізацію, припинення адміністративно-правових відносин або певних правових наслідків [89].

На працівників служби охорони громадського порядку та патрульних нарядів, які здійснюють охорону громадського порядку та громадської безпеки в аеропортах, покладено такі завдання:

а) виявляти, запобігати, припиняти та розкривати злочини, вживати з цією метою профілактичних та розшукових заходів в аеропортах, передбачених чинним законодавством;

б) припиняти адміністративні правопорушення на території аеровокзалу та на прилеглий території аеропорту;

в) виявляти причини й умови, що сприяють вчиненню правопорушень, вживати у межах своєї компетенції заходів щодо їх усунення;

г) розшукувати осіб, які переховуються від органів дізнання, слідства і суду, ухиляються від виконання кримінального покарання, пропали безвісти, та інших осіб у випадках, передбачених законодавством;

д) сприяти забезпеченню відповідно до законодавства режиму воєнного або надзвичайного стану в разі їх оголошення на всій території України або в окремій місцевості;

е) забезпечувати збереження знайдених, вилучених у затриманих осіб документів, речей, цінностей та іншого майна в аеровокзалі та на прилеглий території аеропорту, вживати заходів до повернення його законному власнику;

ж) надавати у межах наявних можливостей невідкладну, у тому числі медичну, допомогу особам, які постраждали від правопорушень і нещасних випадків, перебувають у безпорадному або небезпечному для життя і здоров'я стані, а також неповнолітнім, які перебувають без нагляду батьків;

и) вимагати від громадян виконання нормативних актів органів місцевої державної виконавчої влади з питань забезпечення громадської безпеки і охорони громадського порядку в аеропорту;

і) забезпечувати виконання загальнообов'язкових рішень органів місцевого самоврядування, ухвалених ними в межах своєї компетенції з питань охорони громадського порядку і правил торгівлі у невстановлених місцях на території аеропорту;

ї) забезпечувати громадський порядок під час проведення масових заходів чи прибуття на територію України іноземних делегацій і високопосадових осіб.

До повноважень сектору громадської безпеки, до складу якого входять патрульні наряди під час несення служби, також належать обов'язки:

а) припиняти порушення громадського порядку в аеровокзалі та на прилеглий території аеропорту: дрібне хуліганство, розпивання спиртних напоїв у громадських місцях, крім підприємств торгівлі і громадського харчування, яким дозволено продаж спиртних напоїв на

розлив; появу в громадських місцях у п'яному вигляді, що ображає людську гідність і громадську мораль; чіпляння до іноземних громадян з метою придбання речей;

б) виявляти групи підлітків, з боку яких спостерігаються антигромадські прояви, місця їх скупчення і доповідати про них черговому;

в) не допускати порушень вікових обмежень працівниками торговельних закладів під час продажу спиртних напоїв, пива і тютюнових виробів;

д) надавати у межах наявних можливостей невідкладну, у тому числі медичну, допомогу неповнолітнім, що постраждали від правопорушень і нещасних випадків, перебувають у безпорадному або небезпечному для життя і здоров'я стані.

Якщо розглянути повноваження працівників сектору громадської безпеки та патрульних нарядів стосовно охорони власності від протиправних посягань, то вони зобов'язані:

а) знати розташовані в аеровокзалі й на прилеглій території аеропорту торговельні та інші підприємства, організації, знати порядок їх роботи й охорони; не допускати проникнення сторонніх осіб до вантажних відділень, запобігати крадіжкам вантажів;

б) звертати увагу на транспорт, який вивозить з організацій, підприємств і установ вантажі, особливо в позаурочний час, при виникненні підозри перевіряти у водіїв наявність шляхового листа, його реквізити, товарні документи. У разі їх відсутності, неправильного оформлення або невідповідності документальних даних фактичній кількості вантажу, який вивозиться, доповідати про це оперативному черговому і доставляти водіїв, транспорт і осіб, які їх супроводжують, для з'ясування обставин в територіальний відділ поліції;

в) запобігати і припиняти порушення правил дорожнього руху, особливо управління транспортними засобами водіями в нетверезому стані і наркотичному сп'янінні, без посвідчення на право керування автотранспортом, пішоходами, а також порядку перевезення вантажів;

г) при порушенні Правил дорожнього руху іноземними громадянами або особами без громадянства вживати щодо них заходів на загальних умовах, за винятком осіб, які мають дипломатичний імунітет;

д) якщо водій, який має дипломатичний імунітет, керує транспортним засобом у нетверезому стані, відсторонити його від керування, доповісти оперативному черговому і діяти відповідно до одержаних вказівок. Про одержані дані проінформувати наряд патруля, який прибув для огляду місця події, і викласти їх у рапорті;

е) при дорожньо-транспортній події з автомобілем, у якому перебувають особи, які мають дипломатичний імунітет (якщо вони не потребують медичної допомоги), запропонувати водію бути присутнім при складанні матеріалів за цією подією. Якщо водій або хтось із пасажирів не має можливості бути присутнім при оформленні матеріалів, записати необхідні свідчення про учасників події і дозволити йому їхати. У протоколі огляду місця події робиться запис про причину відсутності водія, що скріплюється підписами працівників поліції, які склали протокол, і свідків.

Ефективність діяльності поліції з охорони громадського порядку та безпеки залежить від рівня професійної підготовки працівників підрозділів, що входять до її складу, умілого використання технічних і спеціальних засобів, тактичних методів та прийомів з охорони громадського порядку і безпеки в різних ситуаціях, чіткої взаємодії з іншими підрозділами Міністерства внутрішніх справ, місцевими органами влади і громадськістю.

Вирішенню зазначених завдань сприяє раціональне розміщення сил і засобів відповідних підрозділів поліції, що здійснюється на підставі дислокації маршрутів патрулювання відповідно до обов'язкових норм щоденного виставлення нарядів поліції і виходу на лінію патрульних автомобілів та інших транспортних засобів.

Основною формою організації охорони громадського порядку є комплексне використання сил і засобів поліції з охорони громадського порядку відповідно до плану єдиної дислокації.

При розробці єдиної дислокації з іншими правоохоронними органами поліція в аеропортах здійснює такі заходи:

- рекогносцировку території з метою виявлення факторів, що впливають на оперативну обстановку, та визначення кількості постів, маршрутів і міжпатрульних дільниць. Особлива увага приділяється вивченню соціально-економічних умов, криміногенної ситуації, розташуванню особливо важливих об'єктів аеропорту тощо;

- вивчення оперативної обстановки в громадських місцях аеропорту, прилеглої території на основі аналізу злочинів за видами, місцем їх скоєння за певний період (квартал, півріччя тощо);

- уточнення постів та маршрутів патрулювання поліції, інших правоохоронних органів;

- визначення і розробку постів та маршрутів патрульних нарядів із зазначенням назви підрозділу, виду нарядів, зони дії, меж, протяжності, місць зупинок та особливих обов'язків на посту, маршруті,

чинників, на які необхідно звернути увагу при патрулюванні.

Сутність комплексного використання сил органів внутрішніх справ полягає в тому, що, виконуючи свої безпосередні обов'язки, вони одночасно в районі свого поста і маршруту вирішують загальні завдання поліції з охорони громадського порядку та безпеки в аеропорту. В результаті забезпечується оптимальне використання всіх наявних сил, максимальне перекриття патрульними нарядами території аеропорту.

Практичне значення форм адміністративної діяльності поліції в аеропортах полягає також у тому, що шляхом їх використання в управлінській практиці реалізуються повноваження працівників поліції в аеропортах, забезпечується охорона громадського порядку та безпеки в аеропортах, реалізуються права і законні інтереси громадян та суб'єктів господарювання, законність перебування іноземців на території України.

Отже, аналіз завдань поліції щодо охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах дозволив зробити певні висновки. По-перше, адміністративно-правова діяльність поліції щодо охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах має свою специфіку, а отже, особливий зовнішній вигляд, може мати як правові, так і неправові наслідки, мати як загальноорганізаційні форми діяльності, так і особливості певного зовнішнього виразу конкретних напрямків діяльності поліції з охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах.

Змістом загальноорганізаційної форми є вчинення управлінських дій, які безпосередньо не пов'язані з виданням правових актів та здійсненням інших юридично значимих дій. Загальноорганізаційна форма охорони публічного порядку та безпеки реалізується в повсякденній, управлінській діяльності працівників поліції і спрямована на забезпечення чіткої та ефективної роботи підрозділів Національної поліції щодо виконання покладених на них завдань і функцій з охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах.

Дослідження практики діяльності поліції щодо охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах дозволив виокремити основні заходи, які найчастіше використовуються працівниками поліції при їх реалізації.

Результати опитування працівників Національної поліції щодо заходів, які найчастіше використовуються при охороні публічного порядку та безпеки в аеропортах.

Варіант відповіді	Київ	Дніпро	Харків
Безпосереднє забезпечення охорони аеровокзалу і прилеглої території	81,4	80,6	80,7
Підтримання публічного порядку в контрольованій зоні аеропорту	69,5	54,8	89,0
Підтримання публічного порядку на повітряному судні	30,5	22,6	42,2
Профілактика правопорушень	65,3	54,8	78,0
Регулювання пасажиропотоків при проведенні масових нестандартних перевезень	50,8	41,9	61,5
Режимно-оглядові заходи з метою недопущення провозу зброї, боєприпасів і вибухових речовин	50,8	51,6	57,8
Виявлення осіб, що викликають підозру у вчиненні правопорушень	66,1	48,4	89,0
Контроль за станом і використанням об'єктів торгівлі	12,7	12,9	13,8
Контроль за наявністю несправного або безхазяйного транспорту, який знаходиться поблизу споруд аеропорту	56,8	48,4	64,2
Оперативно-профілактичні заходи щодо виявлення порушень паспортного режиму	55,9	45,2	79,8
Постійна взаємодія з УМВС і СБУ щодо обміну оперативною інформацією стосовно питань безпеки в аеропортах	51,7	51,6	49,5
Негайне реагування, з виїздом слідчо-оперативних груп УМВС на місце події для перевірки будь-якої інформації про виявлення підозрілих предметів або загрозу здійснення вибухів	46,6	61,3	25,7

З наведених результатів проведеного дослідження можна зробити висновки, що більшість цих заходів має профілактичне спрямування на недопущення вчинення правопорушень на території аеропорту. Реалізація цих заходів має зовнішній прояв, тобто форми діяльності.

У результаті проведеного монографічного дослідження автор хоче зазначити, що на території аеропортів України найчастіше вчиняються такі види правопорушень:

- незаконні виробництво, придбання, зберігання, перевезення, пересилання наркотичних засобів або психотропних речовин без мети збуту в невеликих розмірах (ст. 44 КУпАП);
- дрібне викрадення чужого майна (ст. 51 КУпАП);
- порушення правил безпеки польотів (ст. 111 КУпАП);

- порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті (ст. 133 КУпАП);
- порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на повітряному транспорті (ст. 137 КУпАП);
- порушення правил торгівлі пивом, алкогольними, слабоалкогольними напоями і тютюновими виробами (ст. 156 КУпАП);
- порушення правил про валютні операції (ст. 162 КУпАП);
- порушення порядку провадження господарської діяльності (ст. 164 КУпАП);
- дрібне хуліганство (ст. 173 КУпАП);
- розпивання пива, алкогольних, слабоалкогольних напоїв у заборонених законом місцях або поява у громадських місцях у п'яному вигляді (ст. 178 КУпАП);
- азартні ігри, ворожіння в громадських місцях (ст. 181 КУпАП);
- заняття проституцією (ст. 181 КУпАП);
- завідомо неправдивий виклик спеціальних служб (ст. 183 КУпАП);
- порушення громадянами правил зберігання, носіння або перевезення нагородної вогнепальної, холодної чи пневматичної зброї і бойових припасів (ст. 191 КУпАП);
- проживання без паспорта громадянина України або без реєстрації місця проживання (ст. 197 КУпАП);
- порушення прикордонного режиму, режиму в пунктах пропуску через державний кордон України або режимних правил у контрольних пунктах в'їзду-виїзду (ст. 202 КУпАП);
- порушення іноземцями та особами без громадянства правил перебування в Україні і транзитного проїзду через територію України (ст. 203 КУпАП) та ін.

Тому всі зусилля працівників поліції щодо охорони публічного порядку й безпеки спрямовуються на виявлення причин та умов, які сприяють вчиненню цієї категорії правопорушень, їх профілактики та припинення. Отже, зміст форм адміністративно-правової діяльності працівників Національної поліції визначатиметься цими особливостями, а ця діяльність матиме особливий зовнішній вигляд.

Проведене дослідження дозволило дійти висновків про те, що реалізація заходів з охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах здійснюється у різноманітних формах, головними з яких є такі:

- спостереження за пасажирями, особами які зустрічають; безпосереднє спостереження у публічних місцях аеропорту за

- виконанням фізичними особами загальнообов'язкових правил тощо;
- огляд об'єктів (приміщень вокзалів, прилеглої території, транспортних засобів);
  - перевірка документів, що посвідчують особу та підтверджують громадянство;
  - профілактичний обхід.

Спостереження є формою адміністративного нагляду поліції за дотриманням публічного порядку у публічних місцях, яка найчастіше використовується працівниками поліції на території аеропорту. Вона, зокрема, доволі широко застосовується в діяльності працівників служби патрульної поліції, які несуть безпосередню «зовнішню» службу. Змістом «спостереження» є виявлення особою, що здійснює наглядову діяльність, відхилень піднаглядних об'єктів від правомірної поведінки, що встановлена правовими нормами, нормами суспільної моралі, правилами співжиття. Таким чином, можна стверджувати, що спостереження є суттю охорони публічного порядку у публічних місцях аеропорту.

Якщо під час спостереження буде виявлено відхилення від правомірної поведінки, то така поведінка підлягає негайному припиненню шляхом застосування відповідних заходів та вирішенню питання про необхідність притягнення винних осіб до відповідальності. Так, при з'ясуванні відхилень від передбаченої поведінки починають діяти такі складові форм охорони публічного порядку у публічних місцях, як фіксація відхилення та його усунення, відновлення порушеного порядку. За відсутності інформації про такі відхилення заходи спостереження обмежуються реалізацією функції профілактики.

Наступною формою охорони публічного порядку та безпеки в аеропорту є огляд об'єктів, що здійснюється шляхом: відвідування підприємств, установ та організацій, які розташовані у приміщеннях аеропортів; обходу прилеглої території аеропорту; огляду розташованих на прилеглій території аеропорту транспортних засобів. Огляд об'єктів здійснюється з метою виявлення правопорушень, профілактики терористичних актів та інших надзвичайних подій на території аеропорту.

Цей захід передбачено ст. 38 Закону України «Про Національну поліцію». При цьому необхідно зазначити, що входження на територію підприємств, установ, організацій, у жилі приміщення громадян можливе тільки в окремих випадках.



Так, відповідно до 38 статті, працівники Національної поліції мають право безперешкодно у будь-який час входити на: а) територію і в приміщення підприємств, установ і організацій, у тому числі й митниці, і оглядати їх з метою припинення злочинів, переслідування осіб, які підозрюються у скоєнні злочинів, під час стихійного лиха та в інших надзвичайних обставинах; б) на земельні ділянки, у жилі та інші приміщення громадян у разі переслідування злочинця чи припинення злочину, який загрожує життю мешканців, а також при стихійних лихах та інших надзвичайних обставинах; в) у жилі приміщення громадян, які перебувають під адміністративним наглядом, з метою перевірки. Відповідно ст. 38 Закону України «Про Національну поліцію» поліція має право відвідувати підприємства, установи, організації для виконання контрольних і профілактичних функцій, які стосуються забезпечення публічної безпеки.

Наступною формою охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах є перевірки. Не випадково термін «перевіряти» визначається, як обстеження з метою контролю. Перевірка як оціночна діяльність припускає встановлення відповідності чи невідповідності об'єкта перевірки певним критеріям. Перевірка як форма охорони публічного порядку та безпеки в аеропорту використовується в діяльності працівників патрульної поліції, карного розшуку, чергової частини як під час повсякденної діяльності, так і під час проведення відпрацювань території обслуговування.

Виходячи зі змісту ст. 32 Закону України «Про Національну поліцію», слід розрізняти два види права поліції на перевірку документів: 1) право на перевірку у громадян документів, які засвідчують їх особу, у разі підозри у вчиненні правопорушення; 2) право на перевірку різноманітних документів при здійсненні контролю і нагляду за додержанням відповідних правил.

У першому випадку підставою для перевірки документів є підозра у вчиненні конкретною особою будь-якого правопорушення (адміністративного проступку чи злочину), при цьому ця підозра має ґрунтуватись на цілком конкретних фактах (наявність відповідної оперативної інформації, поведінка особи і т. ін.). До документів, що посвідчують особу, необхідно, на нашу думку, відносити (оскільки в законодавстві це питання не вирішено) ті, які дозволяють встановити прізвище, ім'я та по батькові громадянина, місце його проживання чи роботи, мають ідентифікаційні номери (паспорт, військовий квиток, посвідчення особи, посвідчення водія та ін.). Перевірка полягає у встановленні зазначених

даних, а також належності документа цій особі.

Перевірка документів у другому випадку здійснюється незалежно від наявності підозри у вчиненні порушення відповідних правил, причому документи можуть перевірятися як у громадян, так і у представників різних організацій. Перевірятися документи можуть у випадках, коли вони необхідні для з'ясування питання щодо додержання правил, нагляд за виконанням яких покладено на поліцію. Різноманітність зазначених правил зумовлює також різноманітність документів, які можуть перевірятися. Аналіз законодавства, а також практики його застосування дозволяє зробити висновок про те, що серед них мають перевагу документи, які підтверджують те чи інше право (право на заняття підприємницькою діяльністю, на керування транспортним засобом, на зберігання і носіння зброї і т. ін.).

Своєчасна та обґрунтована перевірка документів дозволяє запобігати різним правопорушенням, у тому числі й найбільш суспільно небезпечним з них – злочинам. Для здійснення перевірки документів не вимагається складання якогось спеціального документа чи отримання санкції.

Перевірка документів нерідко передуює застосуванню інших заходів адміністративного примусу, наприклад, адміністративного затримання, огляду, вилучення тощо у випадках, коли у документах виявлено дефекти, підробки, якщо буде виявлено приналежність документів іншим особам, а також за інших подібних обставин. Документи після їх перевірки відповідними працівниками поліції повертаються їхнім власникам, якщо немає підстав для прийняття іншого рішення.

Підсумовуючи вищевикладене, можна зробити такі висновки:

– по-перше, форми адміністративно-правової діяльності поліції з охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах – це зовнішній прояв конкретних дій працівників та підрозділів поліції, в яких реалізуються поставлені перед ними завдання та функції;

– по-друге, основною формою організації охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах є комплексне використання сил і засобів поліції з охорони громадського порядку відповідно до плану єдиної дислокації;

– по-третє, залежно від характеру і правових наслідків адміністративно-правова діяльність поліції з охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах здійснюється у таких формах: 1) загальноорганізаційній; 2) правовій (спостереження, перевірка, огляд об'єктів, профілактичний обхід).

## 2.2. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції в аеропортах

Органи Національної поліції розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення громадського порядку, правил дорожнього руху, правил паркування транспортних засобів, правил, що забезпечують безпеку руху транспорту, правил користування засобами транспорту, правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на транспорті, а також про незаконний відпуск і незаконне придбання бензину або інших пально-мастильних матеріалів (статті 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частина перша статті 44, стаття 89, частина друга статті 106-<sup>1</sup>, частини перша, друга, третя, четверта і шоста статті 109, стаття 110, частина третя статті 114, частина перша статті 115, стаття 116-<sup>2</sup>, частина друга статті 117, частини перша і друга статті 119, частини перша, друга, третя, п'ята і шоста статті 121, статті 121-<sup>1</sup>, 121-<sup>2</sup>, частини перша, друга, третя і п'ята статті 122, частина перша статті 123, статті 124-<sup>1</sup> - 126, частини перша, друга і третя статті 127, статті 128-129, стаття 132-<sup>1</sup>, частини перша, друга та п'ята статті 133, частини третя, шоста, восьма, дев'ята, десята і одинадцята статті 133-<sup>1</sup>, частина друга статті 135, стаття 136 (за винятком порушень на автомобільному транспорті), стаття 137, частини перша, друга і третя статті 140, статті 148, 151, частини шоста і сьома статті 152-<sup>1</sup>, статті 161, 164-<sup>4</sup>, статтею 175-<sup>1</sup> (за винятком порушень, вчинених у місцях, заборонених рішенням відповідної сільської, селищної, міської ради), статтями 176, 177, частини перша і друга статті 178, статті 180, 181-<sup>1</sup>, частина перша статті 182, статті 183, 184, 192, 194, 195) [90].

Від імені органів Національної поліції розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право працівники органів і підрозділів Національної поліції, які мають спеціальні звання, відповідно до покладених на них повноважень.

### **Стаття 255 КУпАП. Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення**

У справах про адміністративні правопорушення, що розглядаються органами, зазначеними в статтях 218 - 221 цього Кодексу, прото-

коли про правопорушення мають право складати:

1) уповноважені на те посадові особи:

органів внутрішніх справ (Національної поліції) (частина перша статті 44, статті 44<sup>-1</sup>, 46<sup>-1</sup>, 46<sup>-2</sup>, 51, 51<sup>-2</sup>, 88<sup>-1</sup>, 89, 92, частина перша статті 106<sup>-1</sup>, стаття 106<sup>-2</sup>, частини четверта і сьома статті 121, частини третя і четверта статті 122, статті 122<sup>-2</sup>, 122<sup>-4</sup>, 122<sup>-5</sup>, частини друга і третя статті 123, стаття 124, частина четверта статті 127, статті 127<sup>-1</sup>, 130, частина третя статті 133, стаття 135<sup>-1</sup>, стаття 136 (про порушення на автомобільному транспорті), стаття 139, частина четверта статті 140, статті 148, 151, 152, 154, 155, 155<sup>-2</sup> - 156<sup>-2</sup>, 159, 160, 162 - 162<sup>-3</sup>, 164 - 164<sup>-11</sup>, 164<sup>-15</sup>, 164<sup>-16</sup>, 165<sup>-1</sup>, 165<sup>-2</sup>, 166<sup>-14</sup> - 166<sup>-18</sup>, 172<sup>-4</sup> - 172<sup>-9</sup>, 172<sup>-9-2</sup>, 173 - 173<sup>-2</sup>, 174, стаття 175<sup>-1</sup> (за винятком порушень, вчинених у місцях, заборонених рішенням відповідної сільської, селищної, міської ради), статті 176, 177, 178 - 181<sup>-1</sup>, 181<sup>-3</sup> - 185<sup>-2</sup>, 185<sup>-4</sup> - 185<sup>-9</sup>, 186, 186<sup>-1</sup>, 186<sup>-3</sup>, 186<sup>-5</sup> - 187, 188<sup>-28</sup>, 188<sup>-47</sup>, 189 - 195<sup>-6</sup>, статті 204<sup>-1</sup>, 206<sup>-1</sup>, 212<sup>-6</sup>, 212<sup>-7</sup>, 212<sup>-8</sup>, 212<sup>-10</sup>, 212<sup>-12</sup>, 212<sup>-13</sup>, 212<sup>-14</sup>, 212<sup>-19</sup>, 212<sup>-20</sup>);

Враховуючи наше дослідження, хочемо визначити алгоритми дій поліцейського на різні види правопорушень на території аеропорту, оскільки специфіка діяльності поліцейських в аеропорту має свої особливості реагування на адміністративні правопорушення в аеропортах.

### **1. Алгоритм реагування поліцейського на адміністративне правопорушення за ст. 175-1 КУпАП [90]**

- Встановлюємо особу порушника;
- За необхідності проводимо особистий огляд, огляд речей;
- Заповнюємо бланк протоколу про адміністративне правопорушення;
  - Роз'яснюємо особі його права (ст. 59, 63 Конституції України, ст. 268 КУпАП);
  - Занотовуємо пояснення порушника;
  - Повідомляємо про час, місце та дату розгляду справи про адміністративне правопорушення;
  - Вручаємо особі копію протоколу про адміністративне правопорушення.

#### ***До протоколу додаються:***

- *Пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності;*

- Пояснення свідків правопорушення;
- Рапорт працівника поліції про виявлене правопорушення;
- Фото,- відеофіксація правопорушення (за наявності) тощо.

Якщо особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, подає клопотання про перенесення розгляду справи у зв'язку з необхідністю скористатись правовою допомогою захисника, поліцейський приймає рішення про задоволення такого клопотання та призначає розгляд справи про адміністративне правопорушення на іншу дату. Одночасно поліцейський вручає особі, під підпис, Повідомлення про запрошення до підрозділу патрульної поліції (додаток № 4 до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС України № 1395 від 07.11.2015).

## **2. Алгоритм дій співробітника поліції в аеропортах щодо припинення та документування факту розпиття алкогольних напоїв у громадських місцях ( ст. 178 КУпАП)**

- Встановлюємо особу порушника;
- При потребі проводимо особистий огляд, огляд речей;
- Заповнюємо бланк протоколу про адміністративне правопорушення;
- Роз'яснюємо особі його права (ст. 59, 63 Конституції України, ст. 268 КУпАП);
- Відбираємо пояснення у порушника;
- Повідомляємо про час, місце та дату розгляду справи про адміністративне правопорушення;
- *Протокол про адміністративне правопорушення складає уповноважена посадова особа НП (ст. 255 КУпАП). Справи про вчинення адміністративного правопорушення розглядаються згідно зі ст. 222 КУпАП судом.*

### **До протоколу додаються:**

- Пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності;
- Пояснення свідків правопорушення;
- Рапорт працівника поліції про виявлене правопорушення;
- Фото,- відеофіксація правопорушення (за наявності) тощо.

Якщо особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, подає клопотання про перенесення розгляду справи у зв'язку з не-

обхідністю скористатись правовою допомогою захисника, поліцейський приймає рішення про задоволення такого клопотання та призначає розгляд справи про адміністративне правопорушення на іншу дату. Одночасно поліцейський вручає особі, під підпис, Повідомлення про запрошення до підрозділу патрульної поліції (додаток № 4 до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС України № 1395 від 07.11.2015).

### **3. Алгоритм дій працівника поліції за фактом вчинення дрібного хуліганства (ст. 173 КУПАП)**

- Встановлюємо особу порушника;
- Попередньо розподіляємо ролі з урахуванням потреби у взаємостраховці та кількості учасників конфлікту;
- За необхідності проводимо особистий огляд, огляд речей;
- Заповнюємо бланк протоколу про адміністративне правопорушення;
- Роз'яснюємо особі його права (ст. 59, 63 Конституції України, ст. 268 КУпАП);
- Відбираємо пояснення у порушника;
- Повідомляємо про час, місце та дату розгляду справи про адміністративне правопорушення;
- *Протокол про адміністративне правопорушення складає уповноважена посадова особа НП (ст. 255 КУпАП). Справи про вчинення адміністративного правопорушення розглядаються згідно зі ст. 222 КУпАП судом.*

#### **До протоколу додаються:**

- *Пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності;*
- *Пояснення свідків правопорушення;*
- *Рапорт працівника поліції про виявлене правопорушення;*
- *Фото,- відеофіксація правопорушення (за наявності) тощо.*

Якщо особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, подає клопотання про перенесення розгляду справи у зв'язку з необхідністю скористатись правовою допомогою захисника, поліцейський приймає рішення про задоволення такого клопотання та призначає розгляд справи про адміністративне правопорушення на іншу дату. Одночасно поліцейський вручає особі, під підпис, Повідомлення

про запрошення до підрозділу патрульної поліції (додаток № 4 до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС України № 1395 від 07.11.2015).

#### **4. Алгоритм дій працівника поліції за фактом незаконного виробництва, придбання, зберігання, перевезення, пересилання наркотичних засобів або психотропних речовин без мети збуту в невеликих розмірах (ч.1 ст. 44 КУпАП)**

- Встановлюємо особу порушника;
- Попередньо розподіляємо ролі з урахуванням потреби у взаємостраховці та кількості учасників конфлікту;
- За необхідності проводимо особистий огляд, огляд речей;
- Проводимо медичний огляд в спеціалізованому закладі охорони здоров'я;
- З'ясовуємо обставини придбання вилучених наркотичних засобів і психотропних речовин та їх дослідження;
- Роз'яснюємо особі його права (ст. 59, 63 Конституції України, ст. 268 КУпАП);
- Відбираємо пояснення у порушника;
- Складаємо протокол про адміністративне правопорушення в порядку ч. 1 ст. 44 КУпАП [91].
- У протоколі вилучення наркотичних засобів та психотропних речовин необхідно вказати:
  - одяг затриманого або речі, в яких знайдено речовину;
  - фізичні ознаки вилученої речовини (колір, запах, вид походження, обсяг та ін.);
  - куди упаковано вилучену речовину (конверт, целофановий пакет і т.п.);
  - чи опечатана вилучена речовина;
  - чи є зауваження під час вилучення;
  - вилучена речовина для дослідження направляється в експертно-криміналістичний підрозділ;
  - збираємо адміністративний матеріал для направлення до суду.
- *Протокол про адміністративне правопорушення складає уповноважена посадова особа НП (ст. 255 КУпАП). Справи про вчинення адміністративного правопорушення розглядаються згідно зі ст. 222 КУпАП судом.*

**До протоколу додаються:**

- Пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності;
- Пояснення свідків правопорушення;
- Рапорт працівника поліції про виявлене правопорушення;
- Фото, - відеофіксація правопорушення (за наявності) тощо.

**5. Алгоритм дій працівника поліції за фактом дрібного викрадення чужого майна (ст. 51 КУпАП)**

Особливості кваліфікації дрібного викрадення чужого майна полягатимуть у встановленні поліцейськими :

- предмету правопорушення;
- способу вчинення правопорушення.

*Предметом адміністративного правопорушення за статтею 51 КУпАП є чуже майно, вартість якого на момент вчинення правопорушення не перевищує 0,2 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян, яке не перебуває у власності чи законному володінні особи і яким вона заволоділа незаконним шляхом [92].*

**Алгоритм дій поліцейського за фактом притягнення його до відповідальності у разі виявлення даного виду правопорушення на території аеровокзалу чи на прилеглий території:**

- Встановлюємо особу порушника;
- Попередньо розподіляємо ролі з урахуванням потреби у взаємостраховці та кількості учасників конфлікту;
- За необхідності проводимо особистий огляд, огляд речей;
- Заповнюємо бланк протоколу про адміністративне правопорушення;
- Роз'яснюємо особі його права (ст. 59, 63 Конституції України, ст. 268 КУпАП);
- Відбираємо пояснення у порушника;
- Повідомляємо про час, місце та дату розгляду справи про адміністративне правопорушення;
- *Протокол про адміністративне правопорушення складає уповноважена посадова особа НП (ст. 255 КУпАП). Справи про вчинення адміністративного правопорушення розглядаються згідно зі ст. 222 КУпАП судом.*

**До протоколу додаються:**

- Пояснення особи, яка притягається до адміністративної відпо-



відальності;

- Пояснення свідків правопорушення;
- Рапорт працівника поліції про виявлене правопорушення;
- Фото,- відеофіксація правопорушення (за наявності) тощо.

*Примітка:* протокол про адміністративне правопорушення складає уповноважена посадова особа НП (ст. 255 КУпАП). Справи про вчинення адміністративного правопорушення розглядаються згідно зі ст. 222 КУпАП судом.

**Поліцейський під час складення процесуальних документів з'ясовує наступні питання:**

1. Чи належить до компетенції поліції розгляд цієї справи.
2. Чи правильно складено протокол (якщо складання протоколу передбачено КУпАП) та інші матеріали справи про адміністративне правопорушення.
3. Чи повідомлено належним які беруть чином осіб, участь у розгляді справи, про час і місце її розгляду (якщо справа не розглядається на місці).
4. Чи витребувано необхідні додаткові матеріали, які потрібні для вирішення справи.
5. Чи підлягають задоволенню клопотання особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілого, їх законних представників і адвоката.
6. Чи є наявність підстав, за яких справа не може бути розпочата, а розпочата підлягає закриттю (стаття 247 КУпАП).

**Встановивши всі підстави, працівник поліції в аеропорту за фактом вчиненого правопорушення здійснює такі процедурні питання :**

- представлення поліцейського, який розглядає цю справу (назва-ти посаду, звання, ПІБ);
- оголошує, яка справа підлягає розгляду, хто притягається до адміністративної відповідальності;
- роз'яснює особам, які беруть участь у розгляді справи, їх права (ст. 63 КУ, ст. 268 КУпАП);
- оголошується протокол про адміністративне правопорушення (якщо складення протоколу передбачається КУпАП);
- заслуховуються особи, які беруть участь у розгляді справи;
- досліджуються докази і вирішуються клопотання.

*Під час спілкування з правопорушником працівник поліції повинен:*

- застосовувати заходи адміністративного примусу відповідно до правових норм та коли існує реальна загроза його життю та здоров'ю;
- підвищувати голос під час розмови лише для переконання правопорушника у слухності дій працівника поліції;
- розмовляти спокійно, демонструючи врівноваженість, звертатися до кривдника виключно на «Ви»;
- довести до відома кривдника, що існує Закон, представником якого у даному випадку є поліцейський, і зміст тих заходів, які до нього можуть бути застосовані;
- протидіяти спробам правопорушника зменшити відповідальність за створену ситуацію та уникнути покарання; провокувати працівників поліції на застосування до нього сили, внаслідок чого спричиняються (або він сам спричиняє собі) пошкодження.

### **2.3. Взаємодія поліції аеропорту з іншими органами МВС з метою забезпечення публічної безпеки і порядку в аеропортах**

Розвиток цивільної авіації та авіаційних суб'єктів є для України однією з головних умов розвитку економіки держави в цілому, у зв'язку з чим висуваються підвищені вимоги до безперервності функціонування діяльності аеропортів і забезпечення безпеки громадян на об'єктах авіації, що обумовлює наявність спеціальних органів внутрішніх справ.

Основною умовою ефективної діяльності підрозділів поліції є оптимізація організації і здійснення правоохоронних заходів щодо охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки в аеропортах. Специфіка функціонування повітряного транспорту впливає на організацію охорони громадського порядку, вимагаючи вдосконалення нормативної бази.

Пріоритетним напрямом роботи української поліції стосовно підвищення ефективності охорони громадського порядку в аеропортах держави є організація ефективної взаємодії територіальних підрозділів ОВС з іншими правоохоронними органами та громадськістю [93]. Основний зміст проблеми взаємодії працівників лінійних відділів по-

ліції в аеропортах з Державною прикордонною службою, службою авіаційної безпеки, митною службою обумовлюється правовою природою української поліції та її провідним місцем у забезпеченні охорони громадського порядку та громадської безпеки в аеропортах.

Юридичною першоосновою діяльності поліції є створення ефективного механізму її роботи, побудова цілісної гармонійної конструкції її багатоелементного організму та відповідне закріплення даних властивостей у законах та нормативно-правових актах, що можливе лише за умови чіткого визначення статусу окремих самостійних елементів та впорядкованості їх взаємозв'язків у рамках цієї системи [94].

Органи Національної поліції та її структурний підрозділ поліції в аеропортах структурно складаються з різних служб, котрі, як елементи однієї системи, взаємопов'язані між собою, а їх функціонування спрямоване на досягнення єдиної мети – зміцнення правопорядку в державі, підтримання іміджу країни у світі, тим паче, що іноземні громадяни, прибуваючи в Україну, отримують перше враження саме від роботи поліції нашої країни від якості та організації службової діяльності патрульно-постової служби поліції громадської безпеки. Водночас на кожную службу органу внутрішніх справ покладено конкретні завдання, що реалізуються відповідними методами у специфічних умовах функціонування. З огляду на це управління всіма службами одного органу, групою органів та всією системою має бути всесторонньо узгодженим.

Поняття “взаємодія” – надзвичайно складна філософська категорія. Взаємодія у філософії – одна із загальних форм взаємозв'язку між явищами, суть якої полягає у зворотній діяльності одного предмета чи явища на інше, що відбувається в просторі й часі, є специфічною для кожного предмета чи явища. Взаємодія є двостороннім процесом, у якому кожна із взаємодіючих сторін зумовлює іншу, є і причиною, і наслідком [95].

Взаємодія розглядається, як категорія-принцип, що відображає процеси впливу різних об'єктів один на одного, їх взаємну обумовленість, зміни стану, а також породження одного об'єкта іншим. Взаємодія передбачає існування і структурну організацію будь-якої матеріальної системи. Наприклад, у військовій термінології суть принципу взаємодії розглядається як спільні за метою, завданням, місцем, часом і способом виконання дії для досягнення мети операції [96]. Окрім того, взаємодія – це одна із форм спрямованого впливу для досягнення конкретної мети, а також процесу обміну інформацією [97].

У наукових дослідженнях діяльності органів внутрішніх справ формулюються різні поняття взаємодії. Цілком згодні з В.Д. Пчолкіним [98], який розглядає взаємодію, як засновану на спільності цілей і завдань, погоджену за часом, місцем і змістом, визначену законодавством діяльність компетентних суб'єктів щодо раціонального застосування наявних сил, засобів і методів для забезпечення охорони громадського порядку та громадської безпеки.

Проблематика ефективної діяльності органів внутрішніх справ в аеропортах та реалізації принципу взаємодії протягом багатьох років залишається актуальною і в деяких аспектах ще невирішеною проблемою. Рівень взаємодії підрозділів між собою та іншими суб'єктами правоохоронної діяльності постійно зазнає критики у нормативних актах МВС України. На нашу думку, причин цьому декілька.

По-перше, це недосконалість теоретичної розробки проблеми взаємодії. По-друге, організація взаємодії в органах внутрішніх справ ще є надто громіздкою. Численні ланки управління дублюють одна одну. Усе це вимагає здійснення низки заходів щодо чіткого розмежування і забезпечення раціонального співвідношення функцій міністерства і підпорядкованих йому органів (підрозділів), налагодження єдності і керованості системою [99].

З огляду на невизначене реформування підрозділів поліції в аеропортах, відсутність чіткої структури підпорядкування у структурі МВС, збільшення кількості повітряних перевезень та пасажиропотоків, частки транзиту вантажів, перетинання кордону іноземними громадянами, впровадження новітніх технологій щодо надання послуг, зазначимо, що сучасні умови функціонування потребують від суб'єктів, які взаємодіють, нових підходів до організації охорони громадського порядку в аеропортах. Доцільним вважаємо створення самостійного управління в системі МВС з керівництва, координації та контролю за лінійними органами внутрішніх справ на повітряному транспорті.

Зовнішнє відображення взаємодії у службовій діяльності органів внутрішніх справ проявляється у формах, що мають особливості свого прояву. У наукових джерелах з теорії адміністративної діяльності поширеною є думка щодо об'єднання існуючих форм взаємодії, які передбачені у чотирьох умовних блоках: обмін інформацією; спільна розробка рішень; реалізація розроблених рішень (при настанні певних строків та виникненні відповідних ситуацій); проведення інших узгоджених заходів, не передбачених письмовими рішеннями.

Багатофункціональність адміністративно-правової діяльності поліції щодо охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах, особливості її правового статусу, завдання, що поставлені перед нею суспільством у сучасних умовах у сфері протидії правопорушенням, вимагають тісної взаємодії з державними органами, органами місцевого самоврядування, установами, громадськістю.

Забезпечення оптимальної взаємодії поліції з уповноваженими центральними органами виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки цивільної авіації, іншими правоохоронними органами та громадськістю з приводу охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах значною мірою залежить від правильного тлумачення терміну «взаємодія». Термінологічний аналіз свідчить, що поняття «взаємодія» є зовнішньо схожим з такими поняттями, як «співробітництво», «координація», «узгодження», «сприяння» і т. ін.

Таким чином, взаємодія поліції з уповноваженими центральними органами виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки цивільної авіації, іншими правоохоронними органами, громадськістю – це врегульована нормами адміністративного права, погоджена за метою, часом і місцем діяльність поліції та відповідних державних органів і громадськістю, при якій вони справляють вплив один на одного і на суспільні відносини, опосередковані існуванням правопорушень різного характеру, з метою вирішення загальних завдань шляхом найбільш доцільного поєднання засобів і методів, властивих цим органам.

Зовнішнім проявом спільної діяльності суб'єктів боротьби з правопорушеннями є *форми* взаємодії.

Законом України «Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону» передбачено декілька форм роботи громадян щодо забезпечення правопорядку, серед яких основними є:

- патрулювання, виставлення постів разом із працівниками Національної поліції;
- участь у забезпеченні охорони громадського порядку під час проведення масових заходів, погоджених з органами місцевого самоврядування;
- участь у заходах, спрямованих на боротьбу з окремими видами правопорушень [100, 137].

Таким чином, взаємодія поліції та інших місцевих органів і громадськості щодо протидії правопорушенням має суттєве значення для стабілізації стану криміногенної обстановки на відповідній території, підвищення іміджу Національної поліції, створення умов для викори-

стання механізмів громадянського суспільства у забезпеченні правопорядку.

Забезпечення охорони громадського порядку та громадської безпеки вимагає скоординованих дій служби громадської безпеки та патрульної служби поліції в аеропортах, залучених до виконання даної функції. Управління нарядами повинно забезпечувати високу ефективність дій на підставі раціональної розстановки сил і засобів, комплексного їх використання, своєчасного маневрування й активного несення служби на території аеровокзалу та контрольованої зони аеропорту, підтримання постійної готовності до виконання завдань, що можуть раптово виникати при зміні оперативної обстановки в особливих випадках чи надзвичайних обставинах.

Начальники лінійних відділів Національної поліції в аеропортах повинні організувати комплексне використання у забезпеченні охорони громадського порядку всіх сил і засобів, їх чітку взаємодію, затверджувати плани комплексного використання сил і засобів, своєчасно здійснювати маневрування силами та засобами з урахуванням змін в оперативній обстановці.

Для виконання зазначених завдань і функцій підрозділів Національної поліції із підтримання публічної (громадської) безпеки і порядку в першу чергу необхідні висококваліфіковані кадри, а також сучасні технічні засоби.

При цьому необхідно також враховувати, що від правильної організації, розстановки та ефективного використання сил і засобів, які залучаються, буде залежати успішна охорона публічної (громадської) безпеки і порядку, а також боротьба з правопорушеннями як в окремо взятому регіоні, так і в цілому.

Сили, що залучаються до забезпечення публічної (громадської) безпеки і порядку, – особовий склад підрозділів Національної поліції, Національної гвардії та інших правоохоронних органів і громадських організацій, а також особи, які в установленому порядку взаємодіють з ними.

***Всі сили, що залучаються до підтримання публічної (громадської) безпеки і порядку, можна поділити на такі групи:***

- основні – вони включають в себе особовий склад підрозділів Національної поліції, безпосереднім завданням якого є охорона публічної (громадської) безпеки і порядку. До них відносяться особовий склад патрульної поліції, підрозділи поліції особливого призна-

чення;

- додаткові – це підрозділи Національної поліції, призначені для виконання інших спеціальних завдань, але які беруть участь і в забезпеченні публічної (громадської) безпеки і порядку;

- додані сили – це передані на певний час до підрозділів Національної поліції з урахуванням ситуації та оперативної обстановки підрозділи, які використовуються для посилення охорони публічної (громадської) безпеки і порядку;

- взаємодіючі – вони, як правило, беруть участь в забезпеченні охорони публічної (громадської) безпеки і ладу відповідно до порядку, встановленого нормативними актами, що регламентують їх діяльність.

*Національна гвардія України є військовим формуванням з правоохоронними функціями, що входить до системи Міністерства внутрішніх справ України і призначено для виконання завдань із захисту та охорони життя, прав, свобод і законних інтересів громадян, суспільства і держави від злочинних та інших протиправних посягань, охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки, а також у взаємодії з правоохоронними органами – із забезпечення державної безпеки і захисту державного кордону, припинення терористичної діяльності, діяльності незаконних воєнізованих або збройних формувань (груп), терористичних організацій, організованих груп та злочинних організацій [101].*

*Основними функціями Національної гвардії України серед інших є:*

- охорона громадського порядку, забезпечення захисту та охорони життя, здоров'я, прав, свобод і законних інтересів громадян [102];

- участь у забезпеченні громадської безпеки та охороні громадського порядку під час проведення зборів, мітингів, походів, демонстрацій та інших масових заходів, що створюють небезпеку для життя та здоров'я громадян [103];

- участь у припиненні масових заворушень [104, ст. 2];

- участь у відновленні правопорядку у разі виникнення міжнаціональних і міжконфесійних конфліктів, розблокуванні або припиненні протиправних дій у разі захоплення важливих державних об'єктів або місцевостей, що загрожує безпеці громадян і порушує нормальну діяльність органів державної влади та органів місцевого

самоврядування [105];

– участь у підтриманні або відновленні правопорядку в районах виникнення особливо тяжких надзвичайних ситуацій техногенного чи природного характеру (стихійного лиха, катастроф, особливо великих пожеж, застосування засобів ураження, пандемій, панзоотій тощо), що створюють загрозу життю та здоров'ю населення [106].

Національна гвардія України є основним суб'єктом з припинення масових заворушень. При здійсненні заходів щодо припинення масових заворушень Національна гвардія України координує діяльність сил та засобів правоохоронних органів, залучених до припинення зазначених протиправних дій.

Організація діяльності Національної гвардії України з припинення масових заворушень, а також порядок її взаємодії під час виконання зазначеної функції з правоохоронними органами, іншими органами державної влади, а також органами місцевого самоврядування визначається Кабінетом Міністрів України [107].

***До забезпечення (охорони) публічної (громадської) безпеки і порядку залучаються:***

➤ від Національної гвардії України – військові частини (підрозділи), на які покладено функції з охорони громадського порядку;

➤ від Національної поліції України – територіальні органи Національної поліції в Автономній Республіці Крим та місті Севастополі, областях і місті Києві, їх відокремлені підрозділи [108].

***Форми взаємодії Національної поліції та Національної гвардії України:***

- спільне патрулювання нарядами вулиць, площ, парків, скверів, вокзалів, аеропортів, морських та річкових портів, інших публічних (громадських) місць;

- забезпечення (охорони) публічної (громадської) безпеки і порядку під час проведення зборів, мітингів, вуличних походів, демонстрацій, інших масових та спортивних заходів, а також під час заходів у публічних (громадських) місцях за участю осіб, щодо яких здійснюється державна охорона;

- проведення спільних заходів з метою стабілізації оперативної обстановки в разі її загострення в межах території однієї чи декількох адміністративно-територіальних одиниць [109, 46].



Взаємодія НГУ та Національної поліції України з питань припинення масових заворушень здійснюється відповідно до вимог законодавства [110].

До сил, що залучаються до підтримання публічної (громадської) безпеки і порядку і взаємодіють з підрозділами поліції превентивної діяльності, слід віднести *підрозділи поліції особливого призначення Національної поліції (поліція особливого призначення), зокрема «Корпусу оперативно-раптової дії» (у складі поліції особливого призначення).*

Підрозділи поліції особливого призначення діють у складі головних управлінь Національної поліції в Автономній Республіці Крим та м. Севастополі, областях та м. Києві та безпосередньо підпорядковуються керівнику ГУНП або особі, яка виконує його обов'язки. Їх діяльність здійснюється відповідно до Закону України «Про Національну поліцію»[111] [13, 23], Положення про Міністерство внутрішніх справ України [112, 186], Положення про Національну поліцію [44].

Під час виконання завдань поза межами місця постійного несення служби (дислокації) підрозділ переходить в підпорядкування керівника відповідного ГУНП [114, 189].

***Відповідно до своїх функціональних повноважень поліція особливого призначення виконує такі завдання:***

- запобігання, виявлення та припинення адміністративних і кримінальних правопорушень;
- забезпечення публічної безпеки і порядку під час проведення зборів, мітингів, походів, демонстрацій та інших масових заходів;
- забезпечення безпеки взятих під захист осіб, членів їх сімей, охорона адміністративних, державних будівель та інших об'єктів на підставах та в порядку, визначених законодавством України;
- участь в антитерористичних операціях, що проводяться відповідно до Закону України «Про боротьбу з тероризмом» [115, 165,178].

Закон України «Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону» надає можливість створювати на засадах громадської самодіяльності зведені загони *громадських формувань, спеціалізовані загони (групи) сприяння поліції, асоціації громадських формувань* [116, 145].

**Основними завданнями громадських формувань у сфері охорони громадського порядку є:**

- надання допомоги органам Національної поліції у забезпеченні громадського порядку і громадської безпеки, запобіганні адміністративним проступкам і злочинам;
- інформування органів Національної поліції про вчинені або ті, що готуються, злочини, місця концентрації злочинних угруповань;
- сприяння органам Національної поліції у виявленні і розкритті злочинів, розшуку осіб, які їх вчинили, захисті інтересів держави, підприємств, установ, організацій, громадян від злочинних посягань; участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху та боротьбі з дитячою бездоглядністю і правопорушеннями неповнолітніх [117, ст. 9, 107].

Громадські формування створюються і діють у взаємодії з правоохоронними органами, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування. Завдання перших – повсякденна організація, спрямування і контроль; других – координація діяльності громадських формувань (стаття 3 Закону). Громадські формування з охорони громадського порядку не є лише прерогативою місцевих органів влади. Територіальні підрозділи ОВС можуть брати безпосередню участь в утворенні та сприянні діяльності таких формувань. Громадські формування діють загалом на тих принципах, що визначені для поліції: гуманізму, законності, гласності, добровільності, додержання прав та свобод людини і громадянина, прав і законних інтересів юридичних осіб, рівноправності членів цих формувань.

**Форми і методи роботи громадських формувань з охорони громадського порядку і державного кордону:**

- спільне з поліцейськими, прикордонниками патрулювання і виставлення постів на вулицях, майданах, залізничних вокзалах, в аеропортах, морських і річкових портах, у місцях компактного проживання громадян, розташування підприємств, установ, організацій, навчальних закладів, а також у місцях можливої появи порушників кордону в межах району, що контролюється Державною прикордонною службою України, прикордонної смуги; участь в забезпеченні охорони громадського порядку під час проведення масових заходів, погоджених у випадках, передбачених законом, з виконавчими органами місцевого самоврядування;

- проведення разом з прикордонниками огляду на маршрутах можливого руху порушників державного кордону, місць їх укриття, транспортних засобів, суміжної з державним кордоном місцевості з метою встановлення причин та умов перебування невідомих осіб;

- участь у заходах правоохоронних органів, спрямованих на боротьбу з окремими видами правопорушень [118, 123, 65].

У загальному співпраця поліції та населення може бути зведена до двох загальних форм - *консультація і безпосередньо співпраця*.

Консультативний механізм полягає в тому, що поліція разом із населенням визначає проблеми, що мають місце на території її обслуговування. Консультативний процес допомагає поліції встановлювати коротко- та довгострокові завдання для вирішення проблем боротьби зі злочинністю, приділяти увагу тим правопорушенням, які найбільше турбують населення.

Безпосередня співпраця між поліцією і громадянами полягає в тому, що між ними встановлюються такі взаємовідносини, за яких вони разом вирішують проблеми злочинності та інших правопорушень за місцем проживання громадян, забезпечуючи тим самим вирішення завдань правоохоронної та правозахисної спрямованості.

Національна поліція під час виконання покладених на неї завдань взаємодіє з іншими державними органами, допоміжними органами і службами, утвореними Президентом України, тимчасовими консультативними, дорадчими та іншими допоміжними органами, утвореними Кабінетом Міністрів України, органами місцевого самоврядування, об'єднаннями громадян, громадськими спілками, профспілками та організаціями роботодавців, відповідними органами іноземних держав і міжнародних організацій, а також підприємствами, установами та організаціями [119, 128].

***Засобами забезпечення публічної (громадської) безпеки і порядку є:***

1. Засоби індивідуального захисту:
  - шоломи (сталі армійські, композитні бойові, «Сфера», каска захисна пластмасова);
  - бронежилети;
  - протиударні та броньовані щити.
2. Засоби активної оборони:
  - гумові та пластикові кийки;

- електрошокові пристрої контактної та контактнo-дистанційної дії;
  - засоби обмеження рухомості (кайданки, сітки для зв'язування);
  - засоби, споряджені речовинами сльозогінної та дратівної дії;
  - пристрої для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами не-смертельної дії;
  - ручні газові гранати, а також патрони з газовими гранатами.
3. Засоби забезпечення спеціальних операцій:
- засоби примусової зупинки транспорту;
  - спеціальні маркувальні та фарбувальні засоби;
  - пристрої, гранати та боєприпаси світлозвукової дії;
  - засоби акустичного та мікрохвильового впливу;
  - пристрої, гранати, боєприпаси та малогабаритні підривні пристрої для руйнування перешкод і примусового відчинення приміщень;
  - засоби, споряджені безпечними димоутворюючими препаратами;
  - водомети, бронемашини та інші спеціальні транспортні засоби.
4. Службові собаки та службові коні.
5. Вогнепальна зброя.

Проблема організації взаємодії за своїм змістом складна, багатопланова і пронизує майже всі аспекти діяльності підрозділів поліції громадської безпеки. Системність правового регулювання, що передбачає всебічну регламентацію розглянутих питань, при створенні єдиного нормативного акта може привести до створення документа, значного за обсягом. Однак він не лише сконцентрує у собі всі питання, що стосуються взаємодії органів внутрішніх справ, але й надасть їй нормативно-визначеного характеру.

Як вже зауважувалося, численні ланки управління дублюють одна одну. Усе це вимагає здійснення низки заходів щодо чіткого розмежування і забезпечення раціонального співвідношення функцій Міністерства і підпорядкованих йому органів внутрішніх справ в аеропортах, налагодження єдності і керованості системою.

Аналізуючи існуючу систему організації взаємодії патрульної служби й територіальних органів з урахуванням думки провідних на-

уковців [120, 47], можна дійти висновку щодо необхідності здійснення низки заходів, спрямованих на чітке розмежування та забезпечення раціонального співвідношення функцій МВС, ГУМВС, УМВС України, лінійних органів на повітряному транспорті, організаційно-штатних структур патрульної служби, що, у свою чергу, сприятиме налагодженню організаційної єдності та керованості системою. Ця проблема особливо актуальна для взаємодії поліції в аеропортах (структурних одиниць лінійного відділу) з відповідними галузевими службами й територіальними підрозділами Національної поліції.

Основними завданнями поліції відносно аеропортів є:

- визначення повноважень суб'єктів забезпечення безпеки і правопорядку під час чемпіонату та юридичних осіб, які надають для його проведення стадіони, інші спортивні споруди (далі – власники (орендарі) стадіонів), здійснюють перевезення пасажирів і надають послуги, пов'язані з проведенням чемпіонату, та забезпечення їх чіткої взаємодії;
- забезпечення дотримання правил безпеки і правопорядку;
- забезпечення підготовки об'єктів та інфраструктури аеропортів, стадіонів і прилеглої до них території відповідно до вимог УЄФА;
- впровадження європейських принципів у плані залучення до охорони громадського порядку в аеропортах недержавних охоронних структур та стюардів, здійснення добору і навчання представників таких структур;
- запобігання та припинення хуліганських проявів, порушень громадського порядку, зокрема з використанням зброї та вибухових речовин;
- запобігання людським жертвам та надзвичайним ситуаціям;
- розроблення власниками (орендарями) аеропортів погоджених з регіональним центром безпеки та відповідними територіальними підрозділами МНС планів реагування на можливі надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру, зокрема ті, виникнення яких можливе внаслідок терористичного акту, найбільш імовірні для відповідного об'єкта, виходячи з прогнозованих даних та експертних оцінок, з розрахунками сил і засобів, які можуть залучатися до їх ліквідації;
- запобігання заподіяння шкоди міжнародному іміджу держави;
- забезпечення рівня безпеки відповідно до вимог УЄФА;
- здійснення належного матеріально-технічного забезпечення лінійних відділів МВС в аеропортах, які забезпечують безпеку та правопорядок;

– вивчення і використання правоохоронними та іншими державними органами, які забезпечують безпеку і правопорядок, досвіду роботи відповідних органів інших держав з підготовки та проведення спортивно-масових заходів, поглиблення міжнародного співробітництва у зазначеній сфері.

Вирішення проблем, виявлених при проведенні цього аналізу, необхідно організувати, на наш погляд, у такий спосіб:

1) здійснення запобіжних заходів, заходів контролю, управління рухом уболівальників, які прибули до аеропорту, а також заходів реагування на протиправні дії, зокрема під час перетинання державного кордону, перебування у громадських місцях та місцях проживання, прямування до місць проведення футбольних матчів та після їх закінчення;

2) визначення потенційних загроз вчинення терористичного акту;

3) інформування громадськості через засоби масової інформації про заходи щодо забезпечення безпеки, які здійснюватимуться під час проведення чемпіонату, зокрема з метою інформування про вчинення правопорушення або виникнення пожежі та інших надзвичайних ситуацій;

4) забезпечення взаємодії державних органів із засобами масової інформації, зокрема для інформування населення про необхідність дотримання громадського порядку і правил пожежної безпеки;

5) створення мобільних груп із представників правоохоронних органів для швидкого реагування на правопорушення та хуліганські прояви на території аеропорту;

6) забезпечення швидкого судового розгляду та прийняття відповідного рішення стосовно іноземних громадян;

7) організація медичного забезпечення, зокрема надання екстреної медичної допомоги у разі виникнення надзвичайної ситуації, оскільки на території більшості аеропортів України міжнародного напрямку діють невеликі медичні пункти без відповідних спеціалістів та медичного забезпечення, що може призвести до неможливості надання швидкої та якісної медичної допомоги;

8) установлення знаків дорожнього сервісу та дублювання написів на таких знаках англійською мовою на території аеропортів задля забезпечення безпеки та охорони дорожнього руху;

9) забезпечення безпеки в місцях проживання офіційних делегацій і гостей чемпіонату, стосовно яких здійснюється державна охорона, із залученням недержавних охоронних структур та постійного патрулювання поблизу таких місць представниками правоохоронних органів з метою запобігання правопорушень щодо іноземних громадян;

10) розроблення та затвердження плану заходів щодо забезпечення цивільного захисту.

Досвід, отриманий внаслідок неналежної організації взаємодії поліції та правоохоронних органів в аеропортах під час посадки та проїзду футбольних “фанатів”, що призвело до виникнення групових порушень публічного порядку та викликало резонанс у широких колах громадськості, свідчить про необхідність постійного вивчення тактики дій різних груп уболівальників та внесення змін у відпрацьовані організаційно-тактичні прийоми взаємодії поліції. Порушення публічного порядку з боку фанатично налаштованих уболівальників команд були зафіксовані у різних регіонах країни під час проїзду їх до місця, де проводився матч, а також на самих об’єктах транспорту.

У ситуації, що склалася, керівники правоохоронних структур мають ініціювати та втілити у життя низку заходів, які можна віднести до таких широких категорій, як: планування взаємодії, управління змінами і процесами розвитку; оцінка виконання з метою внесення коректив та поправок задля досягнення бажаних результатів.

Плани і програми, які розробляються на етапі планування, мають ґрунтуватися на передовому досвіді в усіх видах правоохоронної діяльності, а також на принципах захисту прав людини та верховенства права. Належна практика забезпечується оцінкою методів і засобів, що використовуються іншими правоохоронними підрозділами в аеропортах, і переглядом практики діяльності власної структури.

Основою процесу має стати положення національного законодавства щодо охорони прав і свобод людини, а також інтересів суспільства і держави. Разом з тим даний процес лише виграє від урахування міжнародних стандартів, викладених у відповідних правових документах, а також у висновках і рішеннях відповідних міжнародних органів. Така сукупність забезпечить взаємодію у роботі підрозділів, а також належну організацію процесу службової діяльності. При цьому накопичуватиметься професійний досвід, запроваджуватимуться вищі стандарти поведінки та вдосконалюватиметься процес задоволення інтересів і сподівань населення.

Окрім того, розвиватиметься і стане міцнішою культура службових стосунків, яка поважатиме і винагороджуватиме професіоналізм і належну поведінку, не залишаючи місця факторам, що підривають чи дискредитують роботу правоохоронних органів та міжнародний імідж нашої держави. Усе це слугуватиме меті забезпечення позитивних змін у щоденній поведінці працівників патрульної поліції в аеропор-

тах у їх контактах з громадянами, які прибувають або вибувають з аеропортів, іноземних громадян, інтереси яких вони захищають.

Керівники поліції превентивної діяльності Управління МВС України в областях, розробники та запроваджувачі стандартів взаємодії для підрозділів мають усвідомити необхідність та зробити крок у напрямі цих змін і наполягти на тому, аби нові форми та методи діяльності поліції в аеропортах впроваджувались у повсякденне життя. Підтримка командирів підрозділів поліції превентивної діяльності, незалежно від їх організаційно-штатної побудови (полк, батальйон, рота, взвод, група), безумовно, означатиме допомогу в набутті знань і навичок, виділення достатніх ресурсів, надання експертної і фахової допомоги та наполягання на тому, щоб процес пошуку варіантів взаємодії тривав. Це сприятиме підвищенню ефективності функціонування всієї системи Національної поліції України.

Важливе наукове та практичне значення має організація взаємодії працівників патрульної поліції в аеропортах з Державною прикордонною службою України, службою авіаційної безпеки, Митною службою України та місцевими органами державної влади з питань забезпечення охорони публічного порядку під час хуліганських проявів в аеропортах. Взаємодія повинна ґрунтуватися на здійсненні оперативного взаємного обміну інформацією про конфліктні ситуації і вчинені правопорушення під час вильоту громадян з аеропортів чи перебування пасажирів у будівлях аеровокзалів щодо запобігання та врегулювання питань з іноземними громадянами крізь призму компетенції працівників поліції превентивної діяльності.

Маючи на меті стабілізацію оперативної обстановки на території аеропортів під час застосування різних форм хуліганських проявів, з яких найбільш ефективними є блокування транспортних комунікацій, патрульним нарядам і підрозділам необхідно проводити роботу відносно локалізації та мінімізації негативних наслідків шляхом проведення примирно-переговорних, узгоджувальних процедур, надання роз'яснень та рекомендацій щодо вирішення конфліктних ситуацій у правовому руслі.

Звичайно, неможливо одному працівнику служби превентивної діяльності, який заступив у добовий наряд, перебувати в залі аеровокзалу цілодобово (залежно від черговості взаємозамін). Проте тільки при дотриманні умови безперервного цілодобового нагляду буде забезпечуватися охорона громадського порядку та охорона власності громадян від протиправних посягань. Однак, у зв'язку з недостат-



ньою штатною чисельністю патрульної поліції превентивної діяльності, відділень поліції аеропортів, знаходження офіцера в аеровокзалі 24 години на добу є неможливим.

Як правило, в добовий наряд заступають 3 співробітники: старший групи – офіцер сектору превенції та два офіцери патрульної поліції. У зв'язку з цим вони не можуть оптимально виконувати свої функціональні обов'язки і перебувати одночасно й у залі аеровокзалу, і в секторі міжнародних авіаліній, і в секторі внутрішніх авіаліній та VIP-зонах в період оформлення рейсу на посадку чи на виліт. Крім того, під час супроводження пасажирів до повітряного судна один із працівників сектору превенції має знаходитися у кабіні водія транспортного засобу. Це лише одна з кадрово-організаційних проблем, що потребують негайного вирішення.

Водночас слід вказати на необхідність системи надання інформації різним підрозділам, які виконують завдання, передбачені єдиним планом охорони публічної безпеки. На жаль, доводиться констатувати, що система інформування відсутня.

Відпрацювання спільних документів у ході навчання щодо рекогносцирування об'єктів повітряного транспорту, інструктування особового складу, приданих сил територіальних органів і внутрішніх військ з питань техніки безпеки при перебуванні на об'єктах повітряного транспорту засвідчили, що відсутність нормативних актів, на підставі яких здійснюється взаємодія, збільшує термін підготовки службової документації і, як наслідок, зменшує час підготовки підрозділів для проведення запланованих заходів, що негативно впливає на психологічний стан особового складу підрозділів та на ефективність службової діяльності загалом.

Серед правопорушень, які переважають сьогодні в аеропортах, трапляються, за твердженнями правоохоронців, виключно ті, що передбачені ст. ст. 173, 178 КУпАП. Найчастіше це розпивання пива, алкогольних напоїв у заборонених законом місцях або поява у громадських місцях у нетверезому стані – 50,3 %; на другому місці – хуліганство (34,1 %); третє місце, на думку експертів, посідають крадіжки особистого майна – 20,3 % (і цей факт є закономірним, оскільки велике скупчення людей і цінностей на аеровокзалах створює підґрунтя для вчинення саме таких правопорушень).

Досить значний перелік правопорушень, які були внесені в анкету та на які звернули увагу самі респонденти, – це куріння тютюнових виробів у заборонених місцях, дрібне хуліганство, злісна непоко-

ра законному розпорядженню або вимозі працівника поліції, члена громадського формування з охорони публічної безпеки.

**Розподіл даних щодо видів правопорушень,  
які переважають на території аеропортів, %**

Варіант відповіді	Київ	Дніпро	Харків
Кишенькові крадіжки	11,9	12,9	8,3
Хуліганство	35,6	37,6	33,9
Грабежі	4,2	3,2	5,5
Крадіжки особистого майна	20,3	20,4	20,2
Порушення правил торгівлі	1,7	1,1	1,8
Незаконний обіг наркотичних речовин	–	–	5,5
Перевезення вогнепальної зброї	8,5	2,1	7,3
Розпивання алкогольних напоїв у заборонених законом місцях, поява у громадських місцях у п'яному вигляді	54,2	46,2	54,1

Таким чином, табличні дані дозволяють констатувати, що рейтинг правопорушень у містах України, де є аеровокзали, якщо і відрізняється, то лише у відсоткових показниках.

Очевидно, що головними проблемами експерти вважають переважно правопорушення, що посягають на охорону публічної безпеки та порядку. Отже, працівники поліції просто працюють, вирішуючи свої суто локальні завдання. Виконуються ці функції досить простими методами: охороною безпеки пасажирів та працівників і профілактикою. Покращення якості роботи можливе за умов вирішення двох головних у сучасній поліції проблем – матеріально-технічної та законодавчої.

До негативних факторів віднесено незбереження вантажів, що завдає суттєвої економічної шкоди працівникам служби авіаційної безпеки, оскільки такі збитки безпосередньо впливають передусім на роботу правоохоронних органів та імідж нашої держави.

Працівники поліції найбільш дієвими вважають такі чинники: робота кінологічної служби – саме ця альтернатива набрала найбільшу кількість голосів – 79,1 %, на другому місці серед перелічених заходів – підвищення рівня технічної оснащеності поліцейських – 77,2 %, на третє місце респонденти поставили такий аспект, як установка металодетекторів – 70,9 %. Четверте і п'яте місця у рейтингу посіли маркери «оперативне реагування на виникнення ситуацій, що становлять загрозу безпеці пасажирів і персоналу» і «створення центрально-

го пульту спостереження, на якому працюватимуть поліцейські» – відповідно 70,3 % та 69,7 % .

**Розподіл даних щодо факторів, які найбільшою мірою ускладнюють роботу поліції, %**

<b>Варіант відповіді</b>	<b>Київ</b>	<b>Дніпро</b>	<b>Харків</b>
Неправильний підбір кадрів	30,5	22,6	33,0
Некоректні розпорядження безпосередніх начальників	13,6	19,4	5,5
Слабкий контроль керівництва за діяльністю працівників поліції	–	–	–
Неукомплектованість кадрами	34,7	41,9	33,0
Слабка матеріально-технічна забезпеченість	66,1	51,6	83,5
Негативне ставлення населення до поліції	42,4	22,6	64,2
Відсутність допомоги населення	42,4	38,7	46,8
Великий обсяг роботи	5,9	3,2	5,5
Брак прав у працівників поліції	60,2	48,4	75,2
Залучення до виконання робіт, не передбачених обов'язками	11,0	19,4	2,8
Некомпетентність вищого керівництва	5,1	3,2	5,5
Недосконалість чинного законодавства	56,8	25,8	80,7
Додаткові підробітки працівників поліції	5,1	6,5	3,7

Отже, дані таблиці свідчать про той факт, що відповіді опитаних були майже однотайними; принаймні, перший пункт у рейтингу обрала більшість респондентів у кожному з трьох міст. Таким чином, на першому місці – слабка матеріально-технічна забезпеченість та альтернатива щодо браку прав у працівників поліції; на другому місці рейтингової таблиці – недосконалість чинного законодавства (80,7 %), на третьому – альтернатива щодо неукомплектованості кадрами.

Взаємодія в контрольованій зоні САБ, НПУ та ДПС в аеропорту спрямована на забезпечення безпеки цивільної авіації, особистого контролю на безпеку пасажирів і членів екіпажів повітряних суден на внутрішніх і міжнародних рейсах в аеропорту, при проведенні операції з ручною поклажею, багажем, вантажем, поштою, бортхарчуванням, а також запобігання, виявлення і припинення злочинів на об'єктах авіаційних суб'єктів та на прилеглий території, виявлення осіб, які можуть становити загрозу для цивільної авіації, та контроль за ситуацією у разі виникнення правопорушень і надзвичайних ситуацій.

При протиправних посяганнях поліція вживає заходів щодо за-

безпечення особистої безпеки громадян, захисту їхніх прав і свобод, законних інтересів. Працівники НПУ повинні безпосередньо знаходитися в контрольованій зоні, сприяти захисту майнових та особистих прав і свобод громадян України та іноземців, які перебувають на території аеровокзалу, шляхом недопущення та припинення протиправних дій відносно цих осіб.

У разі посягання на особисті права громадян України або іноземців, які захищаються законодавством України, співробітники НПУ вживають заходів щодо негайного припинення цього наміру, при необхідності – затримання та документування правопорушення для подальшого прийняття рішення згідно з КУпАП та КК України. При оформленні правопорушення на території контрольованої зони працівниками САБ оформляються відповідні акти вилучення заборонених щодо перевезення на повітряних суднах предметів та надаються письмові пояснення стосовно факту правопорушення.

Так, звертаючись безпосередньо до правового регулювання взаємодії ДПС, МВС та САБ щодо протидії крадіжкам вантажу, особистого майна громадян, необхідно навести положення наказу Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 482 від 05.07.2006 р. "Про затвердження Положення про взаємодію в контрольованій зоні авіаційних суб'єктів служб авіаційної безпеки з підрозділами центральних органів виконавчої влади щодо забезпечення авіаційної безпеки" (далі – Положення).

Відповідно до п. 3.3. Положення підрозділ Міністерства внутрішніх справ України відповідає за здійснення організаційних та практичних заходів щодо забезпечення та дотримання вимог авіаційної безпеки на території авіаційного суб'єкту в частині, що його стосується.

Відповідно до п. 3.2. Положення одним із головних завдань САБ є організація та проведення контролю на безпеку членів екіпажу повітряних суден, пасажирів, їхньої ручної поклажі, багажу, вантажу та бортових припасів, у тому числі бортового харчування, кур'єрських і поштових відправлень, охорона повітряних суден та об'єктів авіаційного суб'єкта, їх захист від актів незаконного втручання. Для цього САБ здійснює контроль пасажирів, їхньої ручної поклажі, багажу, вантажу, кур'єрських і поштових відправлень та бортових припасів, у тому числі бортового харчування, використовуючи при цьому технічні засоби контролю з метою виявлення предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним судном, згідно з технологією, затвердженою керівником авіаційного суб'єкта відповідно до Інструкції

з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України, затвердженої наказом Державіаслужби від 28.09.2004 № 81 та зареєстрованої Міністерством юстиції України 07.12.2004 за № 1555/10154, Віденською конвенцією про консульські зносини від 24.04.63 (ратифікована Україною 23.03.89), а також Віденською конвенцією про дипломатичні зносини № 1138 (ратифікована 21.03.64); повторний контроль пасажирів, їхньої ручної поклажі та багажу у разі надходження достовірної інформації про прибуття до аеропорту транзитного повітряного судна з аеропорту, у якому неналежним чином проводився контроль на безпеку.

Щодо здійснення спільних заходів, то САБ та працівники підрозділів МВС України в аеропортах супроводжують разом з агентом авіаперевезень в аеропорту (у разі необхідності) пасажирів від місця очікування стерильної зони до повітряного судна згідно з технологією, розробленою на підставі Правил супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів, затверджених спільним наказом Укравіатрансу та Міністерства внутрішніх справ України від 11.06.96 № 168/397 і зареєстрованих Міністерством юстиції України 28.06.96 за № 334/1359.

Пасажири та матеріальні цінності міжнародних рейсів обслуговуються згідно з вимогами Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24.12.2003 № 1989.

Відповідно до чинного законодавства САБ зобов'язана забезпечувати безпеку та збереження від розкрадань у контрольованій зоні авіаційного суб'єкта, зонах обмеженого доступу, що охороняються, вантажу, багажу, пошти, бортових припасів, а також майна юридичних та фізичних осіб, яке було прийнято до перевезення повітряними суднами чи під охорону.

На персонал САБ також покладаються обов'язки щодо здійснення санкціонованого допуску до контрольованої зони авіаційного суб'єкта авіаційного персоналу, відвідувачів, транспортних засобів, а також здійснення контролю за доступом до повітряних суден, пересуванням транспортних засобів, персоналу і пасажирів на пероні та в інших місцях контрольованої зони.

Важливо зазначити, що персонал САБ відповідає за доступ осіб до контрольованої зони авіаційного суб'єкта та контролює вхід і ви-

хід зі стерильної зони.

Відповідно до обов'язків та завдань САБ надано такі права: безперешкодно входити на територію об'єктів та в приміщення підприємств і організацій, розташованих на території авіаційного суб'єкта, у будівлі та споруди, що йому належать, а також на борт повітряних суден незалежно від їх форм власності для проведення огляду з метою забезпечення авіаційної безпеки.

В аеропортах, де відкрито пункти пропуску через державний кордон України, у режимних зонах прикордонного та митного контролю, у службових приміщеннях, а також у місцях, де знаходяться товари під митним контролем, заходи щодо забезпечення авіаційної безпеки здійснюються за погодженням керівників відповідних підрозділів у аеропорту.

Працівники САБ мають право вимагати виконання персоналом авіаційних суб'єктів, орендарями, іншими фізичними і юридичними особами в контрольованій зоні правил авіаційної безпеки, передбачених Програмою авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта, іншими нормативно-правовими актами з авіаційної безпеки, а також угодами, укладеними між суб'єктами авіаційної діяльності, орендарями, іншими юридичними особами, що базуються на одній території.

Працівники САБ можуть здійснювати:

- контроль на безпеку членів екіпажів повітряних суден, пасажирів, їх ручної поклажі, багажу, вантажу, кур'єрських і поштових відправлень, бортових припасів і бортового харчування як за допомогою технічних засобів, так і шляхом фізичного огляду згідно з технологією, затвердженою керівником авіаційного суб'єкта;

- особистий контроль на безпеку пасажирів, членів екіпажів (при проведенні контролю на безпеку), авіаційного персоналу та громадян (при вході до контрольованої зони);

- контроль на безпеку дипломатичної пошти та консульських валіз згідно з вимогами, передбаченими Державною програмою авіаційної безпеки цивільної авіації, Віденською конвенцією про консульські зносини від 24.04.1963 (ратифікована 23.03.89), а також Віденською конвенцією про дипломатичні зносини № 1138 (ратифікована 21.03.64);

- повторний контроль на безпеку пасажирів, їх ручної поклажі, багажу, вантажу у випадках, передбачених Державною програмою авіаційної безпеки цивільної авіації;

- огляд транспортних засобів з метою вилучення предметів, забо-

ронених для ввезення до контрольованої зони авіаційного суб'єкта;

- передполітний, післяполітний та спеціальний огляди повітряних суден.

Персонал САБ має право:

- застосовувати спеціальне обладнання і технічні засоби забезпечення авіаційної безпеки для виявлення зброї, вибухових речовин, предметів, пристроїв, заборонених для перевезення повітряним транспортом, а також заборонених для ввезення до контрольованої зони авіаційного суб'єкта;

- вилучати предмети, заборонені до перевезення повітряним транспортом або до ввезення в контрольовану зону авіаційного суб'єкта, у персоналу, громадян, членів екіпажів і пасажирів під час проведення контролю на безпеку;

- не допускати до посадки в повітряне судно пасажирів та членів екіпажів при їх відмові від проведення контролю на безпеку або від пред'явлення для такого контролю ручної поклажі та багажу;

- не допускати до завантаження у повітряне судно багажу, вантажу, кур'єрських, поштових відправлень, бортових припасів, бортового харчування при відмові відправником від проведення контролю на безпеку;

- вимагати (при необхідності) документи, що посвідчують особу, від усіх громадян при здійсненні контролю на безпеку, при вході до контрольованої зони та в межах контрольованої зони авіаційного суб'єкта;

- затримувати (з дотриманням вимог особистої безпеки та Конституції України):

- осіб, які незаконно проникли до контрольованої зони авіаційного суб'єкта, та передавати їх в установленому порядку до правоохоронних органів;

- автотранспорт при в'їзді до (з) контрольованої зони авіаційного суб'єкта при відсутності перепусток на транспортний засіб або в осіб, які в ньому перебувають, а також при відсутності відповідних документів на право вивезення вантажу або винесення матеріальних цінностей за межі контрольованої зони;

- виконання рейсів повітряними суднами для проведення додаткових заходів безпеки при одержанні з будь-яких джерел повідомлення про загрозу безпеці виконання польоту – у порядку, установленому керівництвом авіаційного суб'єкта;

- порушників вимог авіаційної безпеки для складання протоколу про адміністративні правопорушення та накладення адміністра-

тивного стягнення начальником загону (окремої команди) воєнізованої охорони авіаційного суб'єкта згідно з вимогами ст. 228 КУпАП, а також Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті, затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 23.12.2002 № 911 та зареєстрованої Міністерством юстиції України 17.01.2003 за № 39/7360;

- здійснювати фізичний огляд затриманих осіб, речей, поклажі та багажу, що є при них, огляд транспортних засобів, а також вилучати предмети, якщо вони можуть становити загрозу цивільній авіації;

- вимагати від персоналу та громадян надання усних або письмових пояснень за фактами порушень вимог авіаційної безпеки в межах контрольованої зони авіаційного суб'єкта;

- брати участь, у межах компетенції, у проведенні службових розслідувань актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, інших порушень авіаційної безпеки в межах контрольованої зони згідно з наказом державного органу управління діяльністю цивільної авіації;

- використовувати звукозаписувальні засоби та пристрої для фіксації телефонних номерів абонентів у диспетчерських, довідкових службах та в найбільш важливих об'єктах авіаційного суб'єкта з метою ефективної боротьби з анонімними телефонними загрозами терористичного спрямування;

- виконувати інші заходи і дії, передбачені Програмою авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта, розробленою на підставі нормативно-правових актів уповноваженого органу з питань регулювання діяльністю цивільної авіації.

Відповідно до Положення головним завданням МВС України в аеропорту є забезпечення безпеки цивільної авіації, громадян, громадського порядку, запобігання, виявлення і припинення злочинів на об'єктах авіаційних суб'єктів та на прилеглий території, виявлення осіб, які можуть становити загрозу для цивільної авіації, та здійснення контролю за ситуацією в частині, віднесеної законодавством України до компетенції Міністерства внутрішніх справ України, у разі виникнення правопорушень і надзвичайних ситуацій.

Згідно з Положенням підрозділ прикордонного контролю Державної прикордонної служби України в межах компетенції:

- здійснює у встановленому порядку прикордонний контроль і пропуск через державний кордон України осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна;

- координує діяльність правоохоронних та державних органів, що



здійснюють різні види контролю під час перетинання державного кордону України або беруть участь у забезпеченні режиму в пунктах пропуску через державний кордон України;

- проводить розшук у пунктах пропуску через державний кордон осіб, які переховуються від органів дізнання, слідства та суду, ухиляються від відбування покарань за злочини;

- установлює, за погодженням з митними органами та адміністрацією міжнародних аеропортів, режим у пунктах пропуску через державний кордон для повітряного сполучення та контролює його додержання;

- бере участь у боротьбі з тероризмом.

Положенням встановлено, що у кожному аеропорту створюється аеропортовий комітет з авіаційної безпеки. Основною його метою є розроблення, координація та здійснення заходів забезпечення безпеки в аеропорту.

До складу цього комітету входять керівник і заступник керівника аеропорту з авіаційної безпеки, представники підрозділу територіального органу Міністерства внутрішніх справ, підрозділу Державної митної служби України, підрозділу Державної прикордонної служби України, військової частини Міністерства оборони України (у разі спільного використання аеродрому), підрозділу Служби безпеки України, авіаційних суб'єктів, що базуються в аеропорту, підрозділу Державного підприємства обслуговування повітряного руху України "Украерорух".

Положення про аеропортовий комітет з авіаційної безпеки затверджується керівником аеропорту. Авіаційним суб'єктом на підставі зазначеного Положення розробляється, узгоджується з усіма зацікавленими службами та затверджується керівником авіаційного суб'єкта інструкція про взаємодію служб авіаційної безпеки з підрозділами територіальних органів виконавчої влади щодо забезпечення авіаційної безпеки, які, відповідно до своєї компетенції, організовують роботу щодо взаємодії на підставі законодавства.

Вважаємо за необхідне в роботі комітету авіаційної безпеки надавати (закріпити законодавчо) директивну роль керівництву лінійних відділів поліції в аеропортах. Дане твердження ґрунтується на ролі та завданнях МВС у цілому та підрозділів поліції зокрема. Для прикладу: в аеропортах митні органи відповідають за окрему ділянку роботи, прикордонна служба – в частині охорони державного кордону, а адміністрація аеропортів (представник держави) не визначена чітко як консолідуюча й контролююча.

Беручи до уваги те, що члени комітету авіаційної безпеки (представники СБУ, ДПС, Украероруху, митниці, поліції, адміністрації та служби аеропортів, авіакомпаній) представляють тільки свої вузькоспецифічні інтереси (згідно з відомчими положеннями), а в цілому за охорону громадської безпеки та безпеки в аеропортах (за винятком антитерористичних заходів, які контролює та за які відповідає СБУ, але і в цьому аспекті роль та місце поліції вагомі) несуть відповідальність підрозділи поліції, які наразі не мають директивних функцій та відповідних (закріплених законодавчо) повноважень у комітетах авіаційної безпеки, щоб впливати на кінцевий результат щодо охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах.

Аналіз роботи працівників поліції в аеропорту та деякі статистичні показники дали змогу виділити найбільш ефективні форми узгодженої діяльності поліції з іншими державними органами, правоохоронними органами та громадськістю у сфері охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах (із загальної кількості опитаних – 279 чоловік), враховуючи можливість обрання кількох варіантів відповідей:

- 1) взаємний обмін інформацією – 68,5% (191 опитаний);
- 2) проведення спільних оперативно-профілактичних заходів – 47,3 % (132 опитаних);
- 3) діяльність у складі спільних груп, бригад – 37,6% (105 опитаних).

Підсумовуючи викладене, можемо констатувати, що вдосконалення взаємодії служби громадської безпеки підрозділів поліції в аеропортах з підрозділами служби авіаційної безпеки, Державної прикордонної служби у сфері охорони громадського порядку, забезпечення збереження вантажів обумовлюється необхідністю попередження правопорушень на території аеропортів, в аеровокзалі, захисту прав і законних інтересів учасників перевізного процесу та громадян від протиправних посягань.

Взаємодія в контрольованій зоні САБ, органів Національної поліції та ДПС в аеропорту спрямована на забезпечення безпеки цивільної авіації, особистого контролю на безпеку пасажирів і членів екіпажів повітряних суден на внутрішніх і міжнародних рейсах в аеропорту, при проведенні операції з ручною поклажею, багажем, вантажем, поштою, бортхарчуванням, а також запобігання, виявлення і припинення злочинів на об'єктах авіаційних суб'єктів та на прилеглий території, виявлення осіб, які можуть становити загрозу для цивільної авіації, та контроль за ситуацією у разі виникнення правопорушень і надзвичайних ситуацій.

Таким чином, взаємодія поліції зі службою авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта та іншими правоохоронними органами – це врегульована нормами адміністративного права, погоджена за метою, часом і місцем діяльність поліції та відповідних державних органів, при якій вони справляють вплив один на одного і на суспільні відносини, опосередковані існуванням правопорушень різного характеру, з метою виконання загальних завдань шляхом найбільш доцільного поєднання засобів і методів, властивих цим органам.

На нашу думку, для того, щоб зазначена діяльність була більш ефективною і мала системний характер, необхідно, аби вона базувалася на однакових засадах: 1) науковості; 2) комплексності; 3) правової впорядкованості; 4) законності; 5) публічності; 6) плановості.

Зовнішнім проявом спільної діяльності суб'єктів взаємодії у сфері охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах є відповідні форми. На відміну від форм управлінської діяльності, через які відбувається реалізація функцій управління окремого суб'єкта, форми взаємодії обмежені рамками спільної мети та спрямовані на її досягнення. Спільна мета визначає зовнішню форму взаємодії.

На наш погляд, можна виокремити такі форми взаємодії поліції з іншими державними органами з охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах:

- 1) обмін інформацією;
- 2) спільна розробка управлінських рішень;
- 3) реалізація розроблених управлінських рішень (при настанні певних строків та виникненні відповідних ситуацій);
- 4) проведення інших погоджених заходів, які не були передбачені письмовими управлінськими рішеннями.

За змістом можна виокремити взаємодію інформаційну (обмін методичною, науково-аналітичною, кримінологічною, оперативною та іншою інформацією, яка становить взаємний інтерес), функціональну (часткове виконання спільної роботи чи спільна діяльність), консультаційну (надання консультацій, методична допомога, взаємне використання можливостей правоохоронних органів для підвищення кваліфікації працівників, проведення спільних семінарів, конференцій), організаційну (розробка нормативів, встановлення регламентаційних процедур, прийняття спільних управлінських рішень, спільне планування заходів).

За часом взаємодія буває постійною або тимчасовою; за характером зв'язків між взаємодіючими суб'єктами – безпосередньою та

опосередкованою. Безпосередня взаємодія передбачає встановлення прямих зв'язків між взаємодіючими суб'єктами та узгодження взаємозалежних дій у процесі виконання ними спільних завдань; опосередкована не передбачає встановлення прямих контактів між взаємодіючими суб'єктами.

За кількістю учасників взаємодія поліції з іншими державними органами поділяється на двосторонню і багатосторонню. Як правило, взаємодія поліції з іншими державними органами у сфері охорони громадського порядку та безпеки в аеропорту є багатосторонньою, що обумовлюється важливістю та складністю завдань, поставлених перед відповідними органами.

Таким чином, взаємодія поліції та інших державних органів щодо охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах має суттєве значення для стабілізації криміногенної обстановки на відповідній території, підвищенню іміджу НПУ, створення умов для використання механізмів громадянського суспільства у забезпеченні правопорядку.

#### **2.4. Удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції в аеропортах щодо охорони громадського порядку та безпеки**

Безпека цивільної авіації є складовою безпеки транспорту, яка, у свою чергу, є складовою національної безпеки України (її мета – захищеність життєво важливих інтересів людини та громадянина, суспільства і держави, що міститься в ст. 1 Закону України «Про основи національної безпеки України» від 19.06.2003 р.). Адже без забезпечення безпеки цивільної авіації та безпеки транспорту в цілому загальна мета (національна безпека) не може бути досягнута.

Необхідно звернути увагу на те, що, наприклад, на залізничному транспорті основні питання охорони об'єктів транспорту по суті своїй відповідають дійсності, у зв'язку з тим, що Укрзалізниця не змінила свого статусу, залишаючись у державній власності, на відміну від аеропортів, які донині чітко не розмежували інфраструктуру, будівлі та деякі служби з авіаперевізниками. Це не дає змоги підготувати необхідну нормативну базу і, як наслідок, залишаються ще невідпрацьованими важливі питання охорони безпосередньо об'єктів аеропортів та охорони громадського порядку в контрольованій зоні аеропортів.

Необхідно зазначити, що МВС України, Державна авіаційна служба України приділяють значну увагу вдосконаленню нормативної

регламентації взаємодії діяльності поліції з правоохоронними органами та іншими службами в аеропортах. Водночас рівень правового регулювання спільної діяльності вищевказаних служб є ще недостатнім та нерегульованим і потребує вдосконалення.

Нині чинні нормативні акти по-різному розкривають взаємодію та розглядають питання комплексного використання сил та засобів. Наприклад, Положення про взаємодію в контрольованій зоні авіаційних суб'єктів служб авіаційної безпеки з підрозділами органів центральної виконавчої влади, що забезпечують авіаційну безпеку, затверджене наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 28 вересня 2004 р. № 81, чітко регламентує взаємодію в контрольованій зоні аеропортів та авіапідприємств служб авіаційної безпеки з підрозділами органів центральної виконавчої влади, що забезпечують авіаційну безпеку, і є обов'язковим для підрозділів центральних органів виконавчої влади в аеропорту. Положення регламентує порядок взаємодії Служби авіаційної безпеки з підрозділами Служби безпеки України, Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства оборони України, Державної прикордонної служби України, Державної митної служби України, Генеральної прокуратури України, які знаходяться на території аеропорту при виконанні покладених на них завдань.

Інструкція про порядок перевезення зброї та боєприпасів пасажирськими рейсами авіаційного транспорту, затверджена наказом Державіаслужби 18.03.2005 № 199, регламентує порядок перевезення зброї та боєприпасів пасажирськими рейсами фізичними або юридичними особами, а також обов'язки посадових осіб аеропортів, експлуатантів, які залучаються для забезпечення перевезення зброї пасажирськими рейсами.

Програма заходів щодо забезпечення збереження вантажів, захисту їх від розкрадань і безпеки пасажирів на транспорті, схвалена постановою КМУ від 5 січня 1995 р. № 7, розроблена Міністерством транспорту, Міністерством внутрішніх справ і Службою безпеки та врегульовує порядок заходів щодо забезпечення збереження вантажів, захисту їх від розкрадань і безпеки пасажирів на транспорті.

Незважаючи на те, що поліція є складовою частиною єдиної системи правоохоронних органів, необхідність співробітництва з іншими підрозділами правоохоронних органів зумовлена, насамперед, розвитком цивільної авіації, поглибленням спеціалізації в їх діяльності, особливо у сфері збереження транзитних вантажів і забезпечення

громадської безпеки.

На наш погляд, нагальною є потреба у підготовці та розробці єдиного відомчого наказу щодо організації взаємодії органів внутрішніх справ, прикордонної служби, митної служби та служби авіаційної безпеки щодо забезпечення безпеки в аеропортах України.

У цьому контексті виглядає слушною думка В.Л. Ортинського, який зазначає, що у даному нормативному акті мають знайти своє відображення принципи, характер, форми, способи та методи взаємодії, етапи, права та обов'язки суб'єктів (крім переліку завдань) [121].

Останнім часом дедалі частіше трапляються авіаційні події та інциденти, які бувають, зокрема, спричинені так званим людським фактором, у тому числі порушенням норм і правил у сфері авіаційної діяльності. Як правило, за такі порушення законодавством передбачено цивільно-правову, дисциплінарну, а також адміністративну чи кримінальну відповідальність. Так, за правопорушення, які не призводять до тяжких наслідків, а лише до матеріальних збитків, завдають шкоди нормальній і безпечній діяльності авіації та авіаційних об'єктів, зазвичай передбачена адміністративна відповідальність. Однак через недосконалість деліктного законодавства, зокрема через застарілість Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), який не встановлює відповідальності за деякі поширені на авіатранспорті порушення (оскільки не передбачає таких складів правопорушень), не регулює відповідальності юридичних осіб, значна кількість таких порушень залишається без належного покарання.

Відповідальність за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті (або «адміністративні правопорушення проти безпеки цивільної авіації») фактично передбачена ст. ст. 111–113, 137, ч. 2 ст. 120, ч. 3 ст. 133, що входять до глави 10 КУпАП [122]. Основними недоліками санкцій цих статей є великий діапазон розмірів штрафів і, головне, низький розмір останніх, що робить санкцію неефективною. На нашу думку, такі розміри штрафів не відповідають ступеню шкоди цих правопорушень, особливо це стосується ч. 5 ст. 111 КУпАП.

Є всі підстави вважати, що санкції ст. ст. 111–113, 137, ч. 2 ст. 120, ч. 3 ст. 133 КУпАП застаріли і не відповідають сучасній економічній ситуації в Україні. Принципово неправильно є і прив'язка штрафів до надуманого і реально не пов'язаного з доходами фізичних осіб (оскільки він не дорівнює мінімальній зарплаті та прожитковому мінімуму) неоподаткованого мінімуму, а не до мінімальної заробітної плати. В Росії (див. Кодекс Російської Федерації про адміністра-

тивні правопорушення [123]) з усіх зарубіжних країн, найбільш близькій до України як за рівнем доходів населення, так і за частотою та характером адміністративних правопорушень на авіатранспорті, розміри штрафів за адміністративні правопорушення встановлені у мінімальних розмірах оплати праці.

З аналізу ст. ст. 218, 221, 222, 223, 228, КУпАП неважко зрозуміти, що однакові правопорушення уповноважені розглядати різні органи, юрисдикція яких переплітається. Такий стан є неприпустимим. Необхідно чітко розмежувати в КУпАП адміністративну юрисдикцію цих органів. Доцільним буде по можливості звузити коло державних органів і посадових осіб, уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті, що посилить їх спеціалізацію.

Окремо слід зазначити про санкції за адміністративні правопорушення, передбачені у ст. ст. 111–113, 137, ч. 2 ст. 120, ч. 3 ст. 133 КУпАП. Адміністративні стягнення за ці правопорушення накладаються у виді штрафів різних розмірів. Лише за ч. 3 ст. 133, як додаткові стягнення, передбачені можливі оплатне вилучення або конфіскація.

Проте цим штрафам притаманний той самий недолік, що й багатьом іншим штрафам КУпАП: вони встановлені в розмірі, що неадекватний ступеню їх шкідливості для суспільства. Розміри штрафів, що містять санкції ст. ст. 111, 112, 137, ч. 2 ст. 120 КУпАП, за винятком ч. 5 ст. 111, не перевищують семи неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (119 грн). Якщо порівняти їх із санкцією ст. 113 КУпАП (від 10 до 30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян), то виникає запитання: чим обумовлена така різниця? Адже головним чинником в усіх цих складах правопорушень є безпека авіації, у ст. ст. 111-113 – конкретно безпека польотів. Така позиція в законодавстві не видається обґрунтованою, оскільки безпека польотів на внутрішніх авіалініях є не менш значущим соціальним благом, ніж безпека польотів міжнародних.

КУпАП (ч. 1 ст. 111) встановлює адміністративну відповідальність за влаштування в районі аеродрому об'єктів, які сприяють масовому скупченню птахів. Викликає подив санкція цієї статті – 3–5 і 4–7 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян для громадян і посадових осіб відповідно. Це покарання неадекватне ступеню суспільної небезпечності даного діяння, яке за своїми можливими наслідками наближається до злочину, оскільки може спричинити авіаційну катастрофу, людські жертви і величезні збитки. Цікаво, що ч. 1 ст. 281 КК

України передбачає кримінальну відповідальність за порушення правил повітряних польотів, «якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків» [124].

Штраф, встановлений ч. 3 ст. 133 (від 2 до 8 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, з оплатним вилученням або конфіскацією небезпечних речовин і предметів або без таких, а для посадових осіб – від 3 до 10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян), також не є великим. Частина 5 ст. 111 КУпАП встановлює штраф від 3 до 30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян – діапазон надто широкий, що само по собі вже є недоліком, бо відкриває шлях для зловживань з боку правоохоронних органів.

На нашу думку, доцільно посилити адміністративну відповідальність за ці види правопорушень, встановивши розміри штрафів у мінімальних розмірах заробітної плати. З цим можна погодитися лише частково. Безумовно, підвищення розмірів штрафів необхідне, але, думається, не менш важливим є диференційований підхід до цих правопорушень залежно від їх суб'єкта (посадові особи мають нести суворішу відповідальність, ніж інші громадяни), форми вини, мети і мотивів проступку.

Ще одним важливим недоліком санкцій окремих статей є те, що КУпАП не передбачає, як додаткові стягнення, позбавлення права керування повітряним судном, сертифікату, а також ліцензії (для суб'єктів господарювання), що мало б, на нашу думку, велике значення для профілактики таких правопорушень. Так, у ч. 5 ст. 111, ст. 113, ч. 2 ст. 120, ч. 3 ст. 133 КУпАП логічно було б передбачити окремо суворішу відповідальність за повторне протягом року вчинення таких правопорушень – підвищений розмір штрафу, як основне стягнення, у поєднанні з додатковими:

- для авіаційного персоналу (зокрема, членів екіпажу) – позбавлення льотних свідоцтв, анулювання сертифіката;
- анулювання сертифіката в авіаперевізників, а також ліцензії у суб'єктів господарювання у сфері авіаційної діяльності.

Посилення санкцій зазначених статей додатковими стягненнями підвищить дисципліну авіаційного персоналу та інших суб'єктів авіаційної діяльності та дозволить покращити стан безпеки цивільної авіації в Україні.

Вважаємо за доцільне розширити передбачений в КУпАП перелік основних та додаткових адміністративних стягнень, встановивши, що цей перелік не є вичерпним і до правопорушника можуть застосовува-



тись інші види стягнень, якщо вони передбачені в КУпАП чи у законах.

Підсумовуючи вищевикладене у попередніх розділах дисертації, ми можемо зробити певні висновки та узагальнення, спрямовані на вдосконалення адміністративно-правової діяльності поліції з охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах. Головні з них такі:

1. Необхідно привести національне законодавство і нормотворчу діяльність у відповідність до європейських стандартів; для цього, насамперед, потрібно виробити Загальні засади наближення нормативно-правової бази, що регулює діяльність ЦА, до відповідних норм ЄС, затвердити Концепції розвитку нормативно-правової бази ЦА України з урахуванням стратегії інтеграції до ЄС, Положення про Звід авіаційних правил України. Вищезазначені нормативно-правові акти стануть правовою основою для переходу ЦА України на міжнародні, в тому числі європейські стандарти безпеки.

2. Для покращення правового регулювання адміністративно-правової діяльності поліції в аеропортах пропонуємо: внести зміни до ст. 222 КУпАП України «Органи Національної поліції», завдяки яким начальники лінійних відділів органів внутрішніх справ матимуть змогу розглядати справи та накладати стягнення за вчинення адміністративних правопорушень, передбачених ч. 3 ст. 133 КУпАП; доповнити Розділ VII «Несення патрульно-постової служби» наказу МВС України «Про затвердження Статуту патрульно-постової служби поліції України» № 404 від 28.07.1994 р. підрозділом 4-1 «Особливості несення служби нарядами поліції на повітряному транспорті»; видати наказ МВС України «Про затвердження Положення про лінійні відділи органів НПУ в аеропортах», в якому передбачити загальні засади, завдання та функції цих підрозділів поліції, організацію взаємодії зі службою авіаційної безпеки та іншими правоохоронними органами; критерії оцінювання ефективності діяльності підрозділів поліції в аеропорту тощо.

3. З метою зниження рівня правопорушень на території аеропорту необхідно підвищити розміри санкцій статей 111-113, 137, ч. 2 ст. 120, ч. 3 ст. 133, що входять до глави 10 КУпАП і передбачають адміністративну відповідальність за правопорушення на повітряному транспорті. Посилення санкцій зазначених статей додатковими стягненнями підвищить дисципліну авіаційного персоналу та інших суб'єктів авіаційної діяльності і дозволить покращити стан безпеки цивільної авіації в Україні.

4. Аналіз результатів умов діяльності поліції в аеропортах та

взаємодій правоохоронних органів в аеропортах дозволяє визнати, що ефективність діяльності зазначених структур була б значно вищою при спільному поєднанні зусиль.

5. Одним із основних стабілізуючих чинників розвитку цивільної авіації України є ефективна організація охорони публічного порядку та публічної безпеки. Особливості середовища функціонування, призначення, виконання функцій у сфері охорони публічного порядку на території об'єктів цивільної авіації зумовлюють подальше вдосконалення організації та діяльності галузевих підрозділів органів Національної поліції в аеропортах у системі МВС України – патрульної служби поліції як основного суб'єкта системи забезпечення публічного порядку та публічної безпеки. Саме тому необхідна чітка організація діяльності патрульної служби поліції лінійних органів на території аеропортів у чітко визначеному правовому полі.

6. Для організації діяльності служби публічної безпеки на території аеропортів із питань взаємодії з підрозділами прикордонної служби та службою авіаційної безпеки щодо забезпечення охорони публічного порядку, попередження правопорушень у сфері вантажних перевезень, профілактичної діяльності за рахунок джерел фінансування державних територіально-галузевих об'єднань в лінійних управліннях доцільно створити спеціалізовані підрозділи з організаційно-аналітичного забезпечення взаємодії.

7. Для організації діяльності працівниками поліції служби публічної безпеки та патрульної служби на території аеропортів та забезпечення охорони публічного порядку, гідної репрезентації нашої держави на міжнародному рівні доцільно було б змінити зовнішній вигляд працівників поліції в аеропортах. На сьогодні несення служби відбувається в уніформі, яка не тільки не має представницького вигляду, а взагалі є неестетичною. Працівник НП в аеропорту має бути одягнений в парадну форму, в комплект якої входять кітель, брюки, біла сорочка, галстук та кашкет і, звичайно, начищене взуття. Адже перше уявлення іноземних громадян про державу, кордон якої перетнули, в основному залежить від зовнішнього вигляду й роботи співробітників правоохоронних органів та працівників аеропорту. Тому всім своїм виглядом поліція має створювати імідж інтелектуальності, інтелігентності, тактовності, освіченості, професійної підготовленості.

## ВИСНОВКИ

У монографії містяться узагальнення дослідницької роботи й отримані особисто автором нові науково обґрунтовані результати, які в сукупності вирішують конкретне наукове завдання щодо розроблення пропозицій, спрямованих на вдосконалення правової основи адміністративно-правової діяльності поліції з охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах. Їх істотне значення для адміністративно-правової науки підтверджується актами впровадження.

На основі систематизації отриманих результатів сформульовано низку підсумкових узагальнень, які конкретизовано в таких висновках. Основні з них такі:

1. Сформульовано визначення адміністративно-правової діяльності поліції в аеропортах щодо охорони публічного порядку і публічної безпеки як врегульованої нормами адміністративного права, специфічної, виконавчо-розпорядчої, підзаконної, державно-владної діяльності, пов'язаної з практичним здійсненням заходів, спрямованих на охорону життя і здоров'я громадян, їхніх прав, свобод та законних інтересів від протиправних посягань, шкідливих наслідків функціонування об'єктів підвищеної небезпеки та інших надзвичайних подій на території аеропорту. Об'єктом адміністративно-правової діяльності поліції в аеропортах є публічний порядок та безпека.

2. Поліція, як головний суб'єкт з охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах, виконує завдання, спрямовані на: охорону життя та здоров'я громадян, їхніх прав і законних інтересів; попередження і припинення правопорушень на території аеропорту; охорону публічного порядку в контрольованій зоні аеропорту; охорону власності; участь у роботі з виховання громадян у дусі поваги до законів і норм поведінки та правил суспільного життя.

3. Адміністративно-правова діяльність поліції щодо охорони публічного порядку в аеропортах має такі особливості: об'єкт обслуговування; суб'єкти забезпечення; конкретні правові методи та форми; визначені напрямки.

4. Правова організація охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах має фундаментальне значення, адже без неї неможлива

нормальна діяльність поліції, служби авіаційної безпеки, інших правоохоронних органів, залучення громадян до участі в охороні публічного порядку та безпеки в аеропортах. Основною формою організації охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах є комплексне використання сил та засобів поліції з охорони громадського порядку відповідно до плану єдиної дислокації.

5. Форми та методи адміністративно-правової діяльності поліції в аеропортах з охорони публічного порядку та безпеки визначаються завданнями та функціями поліції, змістом її адміністративно-правової діяльності. Залежно від характеру і правових наслідків діяльності поліції з охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах адміністративно-правова діяльність поліції здійснюється у загально-організаційній та правовій формах. Основними формами адміністративно-правової діяльності поліції з охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах є: спостереження; перевірка; огляд об'єктів; профілактичний обхід.

6. Система методів адміністративно-правової діяльності поліції щодо охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах складається з двох рівнів. Перший охоплює загальні методи, що використовуються працівниками поліції, характеризуються універсальністю, пов'язані із загальноорганізаційною та правотворчою формами адміністративно-правової діяльності поліції з охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах. Другий рівень складається із спеціальних прийомів та способів, які використовуються працівниками поліції при безпосередньому здійсненні заходів з охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах.

7. Основними формами взаємодії поліції зі службою авіаційної безпеки, Державною прикордонною службою України, Державною фіскальною службою, Міністерством оборони України, Державною службою України з надзвичайних ситуацій та Службою безпеки України щодо охорони громадського порядку та безпеки в аеропортах є: обмін інформацією; спільна розробка управлінських рішень; реалізація розроблених управлінських рішень (при настанні певних строків та виникненні відповідних ситуацій); проведення інших погоджених заходів, які не були передбачені письмовими управлінськими рішеннями. Задля того, щоб зазначена діяльність була більш ефективною і мала системний характер, необхідно, аби вона базувалася на однакових засадах – принципах: науковості; комплексності; правової впорядкованості; законності; публічності; плановості.

8. Дослідження основ правового регулювання адміністративно-правової діяльності поліції з охорони публічного порядку та безпеки в аеропортах, виявлення окремих недоліків дало змогу запропонувати певні шляхи покращення такої діяльності, зокрема:

8.1) до Кодексу України про адміністративні правопорушення внести такі зміни та доповнення:

8.1.1) викласти абзац 2 п. 1 ч.2 статті 222 після слів «частиною другою статті 117, частинами першою, другою» у такій редакції:

*«третьою статті 133, частиною другою статті 135 цього Кодексу, крім того, – начальники лінійних відділів поліції ...»;*

8.1.2) ч. 3 ст. 133 викласти у такій редакції: *«Порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на повітряному транспорті тягне за собою накладення штрафу на громадян від десяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, з оплатним вилученням або конфіскацією зазначених речовин і предметів або без таких, і на посадових осіб – від двадцяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».*

8.2) видати накази Міністерства внутрішніх справ України «Про затвердження Положення про лінійні відділи органів внутрішніх справ в аеропортах», «Про затвердження Положення про організацію взаємодії органів Національної поліції з іншими підрозділами центральних органів виконавчої влади щодо забезпечення публічного порядку та безпеки на території аеропортів».

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Міжнародний аеропорт «Чернівці» : матер. з Вікіпедії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki>
2. Охорона громадського порядку на ділянці : навч. посіб. / І. П. Голосніченко, В. О. Шамра, В. О. Антюхов та ін. – К. : Українська академія внутрішніх справ, 1995.
3. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI / Верховна Рада України // Голос України. – 2011. – № 110.
4. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI / Верховна Рада України // Голос України. – 2011. – № 110
5. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI / Верховна Рада України // Голос України. – 2011. – № 110.
6. Корнієнко М. В. Роль ОВС України в охороні громадського порядку при ускладненні оперативної обстановки : монографія / Корнієнко М. В. – Дніпропетровськ, 2001. – 370 с.
7. Лошицький М. В. Забезпечення громадського порядку в державі / М. В. Лошицький // Науковий вісник Національної академії внутр. справ України. – 2001. – № 3. – С. 54–60.
8. Юридична енциклопедія / [під ред. Ю. С. Шемшученко]. – К. : Вид-во «Українська енциклопедія» ім. М. П. Бажана, 1998. – Т. 1. – 672 с.
9. Подоляка А. М. Адміністративно-правове регулювання охорони громадського порядку в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес ; фінансове право; інформаційне право» / А. М. Подоляка. – К. : Ін-т законодавства ВР України, 2009. – 40 с.
10. Веремеєнко І. І. Механізм адміністративно-правового регулювання в сфері охорони общественного порядку / І. І. Веремеєнко. – М., 1982. – Ч. 1. – 96 с.
11. Серегин А. В. Сущность общественного порядка и общественной безопасности как объектов административно-правовой системы / А. В. Серегин // Актуальные проблемы совершенствования охраны общественного порядка и общественной безопасности в условиях перестройки. – М., 1989. – С. 12–21.
12. Коренев О. Громадська безпека / О. Коренев // Міжнародна поліцейська енциклопедія : у 10 т. [відп. ред. Ю. І. Римаренко, Я. Ю. Кондратьєв, В. Я. Тацій, Ю. С. Шемшученко]. – К. : Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – Т. 1 : Теоретико-методологічні та концептуальні засади поліцейського права та поліцейської деонтології. – 2003. – С. 433.
13. Ольховський Є. Б. Адміністративно-правові заходи забезпечення громадської безпеки : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Ольховський Євген Борисович. – Х., 2004. – 328 с.
14. Ярмачі Х. П. Адміністративно-наглядова діяльність поліції в Україні : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Ярмачі Христофор Петрович. – Х., 2006. – 437 с

15. Мінка Т.П. Адміністративно-правові режими та їх забезпечення органами внутрішніх справ : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Мінка Тетяна Павлівна. – Дніпропетровськ, 2011. – 614 с.
16. Кримінальний кодекс України / Верховна Рада України // Офіційний вісник України. – 2001. – № 21. – Ст. 920.
17. Адміністративна (поліцейська) діяльність органів внутрішніх справ (Загальна частина) : підручник / [Ю.І. Римаренко, Є.М. Моїсеєв, В.І. Олефір – керівник авт. кол.]. – К. : КНТ, 2008. – 816 с.
18. Мінка Т.П. Адміністративно-правові режими та їх забезпечення органами внутрішніх справ : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Мінка Тетяна Павлівна. – Дніпропетровськ, 2011. – 614 с.
19. Витрук Н. В. Основные теории правового положения личности в социалистическом обществе : учеб. пособие / Н. В. Витрук. – М. : Наука, 1979. – 229 с.
20. Бородин І. Л. Адміністративно-правові способи захисту прав та свобод людини і громадянина : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Бородин Іван Лук'янович. – Х., 2003 – 405 с.
21. Синьов О. В. Адміністративна відповідальність за правопорушення, що посягають на права і свободи громадян : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес ; фінансове право ; інформаційне право» / О. В. Синьов. – Х. : Нац. ун-тет внутр. справ, 2001. – 20 с.
22. Наливайко О. І. Теоретико-правові проблеми захисту прав людини : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / Наливайко Олег Іванович. – К. : Київ. нац. ун-тет ім. Т. Шевченка, 2002. – 179с.
23. Рабінович П. М. Права людини і громадянина : навч. посібник / П. М. Рабінович, М. І. Хавронюк. – К. : Атака, 2004. – 464с.
24. Пашук Т. І. Державно-юридичний захист прав людини : поняття та ознаки // Бюлетень Міністерства юстиції України. – 2004. – № 11. – С. 32–47.
25. Теория государства и права : учеб. / под ред. А. С. Пиголкина. – М. : «Высшая школа», 1982. – 374 с.
26. Халфина Р. О. Общее учение о правоотношении / Р. О. Халфина. – М. : Юрид. лит., 1974. – 343 с.
27. Туманов Г. А. Организация управления в сфере охраны общественного порядка / Г. А. Туманов. – М., 1972.
28. Ключев О. Зміст та функції організації діяльності у сфері охорони громадського порядку / О. Ключев // Право України. – 2005. – № 9. – С. 57–59.
29. Адміністративна діяльність поліції : підруч. / за заг. ред. акад., О. М. Бандурки. – Х. : Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2004. – 448 с.
30. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
31. Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки авіації України : Указ Президента України від 15 січня 1996 р. № 17/98 / Президент України // Урядовий кур'єр. – 1998. – № 13–14.

32. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 р. № 580-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

33. Про затвердження Положення про Національну поліцію : постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 878 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/877-2015>.

34. [Про затвердження положення про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України : наказ МВС України № 123 від 27 листопада 2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua>.];

35. Офіційний вісник України офіційне видання від 08.09.2017, № 70, стор. 471, стаття 2136.

36. Офіційний вісник України офіційне видання від 17.07.2015, № 54, стор. 203, стаття 1767.

37. Офіційний вісник України офіційне видання від 06.02.2018, № 11, стор. 144, стаття 405.

38. Офіційний вісник України офіційне видання від 08.02.2013 р., № 8, стор. 48, стаття 288.

39. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення : наказ МВС України від 06 листопада 2015 р. № 1376 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1496-15>.

40. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС України від 07 листопада 2015 р. № 1395 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15>.

41. Про затвердження Інструкції про порядок ведення єдиного обліку в органах поліції заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення та інші події : наказ МВС України від 06 листопада 2016 р. № 1377 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1498-15>.

42. Про реалізацію повноважень Національної поліції України з питань видачі та анулювання дозволів : наказ МВС України від 29 грудня 2015 р. № 1644 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zbroya.info>.

43. Конвенція о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна : подписана в Токио 14.09.1963 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995\\_244](http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_244).

44. Положення про взаємодію в контрольованій зоні авіаційних суб'єктів служб авіаційної безпеки з підрозділами органів центральної виконавчої влади, що забезпечують авіаційну безпеку : затв. наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 28 вересня 2004 р. № 81

45. Митний кодекс України : Закон України від 11 липня 2002 р. № 92-IV / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 38–39. – Ст. 288.



46. Про затвердження Інструкції про повітряні перевезення спеціальних та небезпечних вантажів : наказ Міністерства транспорту України № 509 від 25.10.99. / Міністерство транспорту України.

47. Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу : Указ Президента України від 11 червня 1998 р. № 615/98 / Президент України // Політика і час. – 2000. – № 3–4. – С. 40–52.

48. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації : Закон України від 20 лютого 2003 р. / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 17. – Ст. 140.

49. Рижий В. І. Деякі способи імплементації в законодавство України міжнародно-правових норм щодо боротьби з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації / В. І. Рижий // Проблеми гармонізації законодавства України з міжнародним правом. – К., 1998. – С. 323–328.

50. Про міжнародні договори України : Закон України від 29 червня 2004 р. № 1906-ІУ / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 50. – Ст. 540.

51. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI / Верховна Рада України // Голос України. – 2011. – № 110

52. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації : Закон України від 20 лютого 2003 р. / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 17. – Ст. 140.

53. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

54. Бандурка О. М. Інтерпол. Міжнародна організація кримінальної поліції : наук.-практ. посібник / О. М. Бандурка. – Х. : Основа, 2003. – 324 с.

55. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації : Закон України від 20 лютого 2003 р. / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 17. – Ст. 140.

56. Горбач О. В. Адміністративна відповідальність неповнолітніх, батьків або осіб, які їх замінюють : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес ; фінансове право ; інформаційне право» / О. В. Горбач. – К. : Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2006. – 16 с.

57. Міжвідомча угода щодо спільних настанов з якості нормопроекування в європейському законодавстві від 22 грудня 1998 р. // ОХ. – 1999. – № 73. – С. 1–4.

58. Ющик О. І. Управлінню законодавчим процесом – системний комплексний підхід / О. І. Ющик // Бюлетень Міністерства юстиції України. – 2004. – № 12. – С. 16–26.

59. Державне управління : теорія і практика / за заг. ред. д. ю. н., проф. Авер'янова В. Б. – К. : Юрінком Інтер, 1998. – 432 с.

60. Положення про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації : затв. Указом Президента України від 15 липня 2004 р. № 803 / Президент України // Офіційний вісник України. – 2004. – № 28. – Ст. 1869.

61. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації : Закон України від 20 лютого 2003 р. / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 17. – Ст. 140.
62. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусель. – К., Ірпінь : ВТФ «Перун», 2001. – 1440 с.
63. Про поліцію : Закон України від 20.12.90 р. № 565 / Верховна Рада України // Право і практика. – 2005. – № 30.
64. Організаційно-правові засади боротьби з крадіжками вантажів на об'єктах залізничного транспорту / [В. Л. Грохольський, В. П. Платіка, С. В. Продайко, В. Є. Соломко]. – Одеса : ОЮІ НУВС, 2003. – 170 с.
65. Колонтаевский Ф. Е. Организация и совершенствование деятельности милиции общественной безопасности : учеб. пособие / Ф. Е. Колонтаевский. – М. : Академия МВД РФ, 1995. – 265 с.
66. Адміністративна діяльність поліції : підруч. / за заг. ред. акад., О. М. Бандурки. – Х. : Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2004. – 448 с.
67. Негодченко О. В. Забезпечення прав і свобод людини органами внутрішніх справ : монографія / О. В. Негодченко. – Дніпропетровськ, 2002. – 344 с.
68. Адміністративна (поліцейська) діяльність органів внутрішніх справ (Загальна частина) : підручник / [Ю.І. Римаренко, Є.М. Моїсєєв, В.І. Олефір – керівник авт. кол.]. – К. : КНТ, 2008. – 816 с.
69. Наливайко О. І. Теоретико-правові проблеми захисту прав людини : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / Наливайко Олег Іванович. – К. : Київ. нац. ун-тет ім. Т. Шевченка, 2002. – 179с.
70. Cox S. M. Police : Practices, perspectives, problems / S. M. Cox. – Boston : Allyn and Bacon, 1996. – 252 p.
71. Gaines L. K. Police Administration / L. K. Gaines, M. D. Souterland, J. E. Angell. – New York : McGraw-Hill, Inc., 1991. – P. 12–37.
72. Соглашение о сотрудничестве по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства : соверш. в Минске 26 мая 1995 г. // Дипломатический вестник. – 1995. – № 7.
73. Терехов А. Излишних мер предосторожности не бывает : зарубежные эксперты предлагают переосмыслить подход к безопасности в воздушных гаванях / А. Терехов // Независимая газета. – 2011. – № 4.
74. Аеропорт "Домодедово" потерпає від терористів уже втретє [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.newsmore.net/show/svit/11430-aeroport\\_domodedovo\\_poterpaе\\_vid\\_teroristiv\\_uzhe\\_vtrete\\_24.01.2011](http://www.newsmore.net/show/svit/11430-aeroport_domodedovo_poterpaе_vid_teroristiv_uzhe_vtrete_24.01.2011).
75. Ведель Ж. Административное право Франции / Жан Ведель. – М. : Прогресс, 1973. – 513 с.
76. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусель. – К., Ірпінь : ВТФ «Перун», 2001. – 1440 с.
77. Бахрах Д. Н. Форма государственного управления / Д. Н. Бахрах // Советское государство и право. – 1983. – № 4. – С. 20–27.
78. Керимов Д. А. Философские проблемы права / Д. А. Керимов. – М. : Мысль, 1972. – 368
79. Озолин В. А. Формы и методы внутриорганизационной работы

органов внутренних дел / В. А. Озолин. – Волгоград : ВСШ МВД СССР, 1970. – 76 с.

80. Агеева Е. А. Формы управленческой деятельности исполкомов местных Советов / Е. А. Агеева. – М. : Юрид. лит., 1973. – 104 с.

81. Адміністративне право України. Загальна частина : навч. посібник / Битяк Ю. П., Зуй В. В., Гаращук В. Н. та ін. – Х. : Нац. юрид. акад. України, 2003.

82. Стеценко С. Г. Адміністративне право України : навч. посібник / С. Г. Стеценко. – К. : Атіка, 2008. – 624с.

83. Беляев В. П. Надзорная форма государственной деятельности в России (вопросы теории) / В. П. Беляев. – Белгород : Кооперативное образование, 2001. – 232 с.

84. Беляев В. П. Надзорная форма государственной деятельности в России (вопросы теории) / В. П. Беляев. – Белгород : Кооперативное образование, 2001. – 232 с.

85. Стеценко С. Г. Адміністративне право України : навч. посібник / С. Г. Стеценко. – К. : Атіка, 2008. – 624с

86. Рябченко О. П. Державне управління економікою України (адміністративно-правовий аспект) : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Рябченко Олена Петрівна. – Х., 2000. – 466 с.

87. Колпаков В. К. Адміністративне право України : підруч. / В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 544 с.

88. Подоляка А. М. Адміністративно-правове регулювання охорони громадського порядку в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес ; фінансове право ; інформаційне право» / А. М. Подоляка. – К. : Ін-т законодавства ВР України, 2009. – 40 с

89. Закон України Про заходи щодо попередження та зменшення вживання тютюнових виробів і їх шкідливого впливу на здоров'я населення // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2005, N 52, ст.565

90. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-Х (станом на 17.08.2014 ) // Відомості Верховної Ради УРСР.— 1984. – Кодекс України, Закон, Кодекс від 07.12.1984 № 8073-Х поточна редакція — Редакція від 05.01.2017, підстава 1798-19.

91. Податковий кодекс України// Відомості Верховної Ради. – Кодекс України, Закон, Кодекс поточна редакція — Редакція від 05.01.2017.

92. Михайлов О. В. Деякі питання взаємодії ОВС на транспорті з іншими правоохоронними органами у охороні громадського порядку та боротьби зі злочинністю / О. В. Михайлов // Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті : матеріали постійного семінару (Одеса, 29 верес. 2006 р.). – Одеса, 2006. – С. 52–54.

93. Мілашевич А. В. До питання нормативно-правового забезпечення взаємодії територіальних і транспортних ОВС / А. В. Мілашевич // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. (Львів, 23 травня 2003 р.) : тези допов. – Львів, 2004. – С. 113–116.

94. Взаємодія // Українська радянська енциклопедія : у 12 т. / редкол. : Бажан М. П. (голова) [та ін.]. – 2-ге вид. – К. : УРЕ, 1977. – Т. 2. – 1978. – С. 213.

95. Ольховський Є. Б. Адміністративно-правові заходи забезпечення громадської безпеки : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Ольховський Євген Борисович. – Х., 2004. – 328 с.

96. Никофорчук Д. Й. Проблемні питання взаємодії оперативних підрозділів територіальних та транспортних ОВС / Д. Й. Никофорчук, О. М. Сніцар // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. (Львів, 23 травня 2003 р.) : тези допов. – Львів, 2004.

97. Пчолкін В. Д. Поняття, сутність та завдання взаємодії оперативних підрозділів органів внутрішніх справ / В. Д. Пчолкін // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. 23 травня 2003 р. : тези допов. – Львів, 2004. – С. 93–104.

98. Організаційно-правові засади боротьби з крадіжками вантажів на об'єктах залізничного транспорту / [В. Л. Грохольський, В. П. Платіка, С. В. Продайко, В. Є. Соломко]. – Одеса : ОЮІ НУВС, 2003. – 170 с.

99. Сущенко В. Д. Організація управління персоналом в органах внутрішніх справ / В. Д. Сущенко, А. М. Смирнов, О. І. Коваленко, А. А. Смирнов. – К. : Нац. академія внутр. справ України, 1999. – С. 298–299.

100. Про Національну гвардію України: Закон України від 13 березня 2014 року № 876-VII / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 17, ст.594.

101. Про Національну гвардію України: Закон України від 13 березня 2014 року № 876-VII / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 17, ст.594.

102. Про Національну гвардію України: Закон України від 13 березня 2014 року № 876-VII / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 17, ст.594.

103. Про Національну гвардію України: Закон України від 13 березня 2014 року № 876-VII / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 17, ст.594.

104. Про Національну гвардію України: Закон України від 13 березня 2014 року № 876-VII / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 17, ст.594.

105. Про Національну гвардію України: Закон України від 13 березня 2014 року № 876-VII / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 17, ст.594.

106. Про Національну гвардію України: Закон України від 13 березня 2014 року № 876-VII / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 17, ст.594.

107. Про затвердження Порядку організації взаємодії Національної гвардії України та Національної поліції України під час забезпечення (охорони) публічної (громадської) безпеки і порядку: Наказ Міністерства внутрішніх справ України 10.08.2016 № 773.

108. Про затвердження Порядку організації взаємодії Національної гвардії України та Національної поліції України під час забезпечення (охорони) публічної (громадської) безпеки і порядку: Наказ Міністерства внутрішніх справ України 10.08.2016 № 773.

109. Про затвердження Порядку організації взаємодії Національної гвардії України та Національної поліції України під час забезпечення

(охорони) публічної (громадської) безпеки і порядку: Наказ Міністерства внутрішніх справ України 10.08.2016 № 773.

110. Про Національну поліцію: Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VIII / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2015, № 40-41, ст.379.

111. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 року № 878.

112. Про затвердження Положення про Національну поліцію: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 877.

113. Про затвердження Положення про підрозділи поліції особливого призначення: Наказ Міністерства внутрішніх справ України 04.12.2017 № 987.

114. Про затвердження Положення про підрозділи поліції особливого призначення: Наказ Міністерства внутрішніх справ України 04.12.2017 № 987.

115. Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону: Закон України від 22 червня 2000 року N 1835-III / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2000, N 40, ст.338.

116. Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону: Закон України від 22 червня 2000 року N 1835-III / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2000, N 40, ст.338.

117. Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону: Закон України від 22 червня 2000 року N 1835-III / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2000, N 40, ст.338.

118. Михайлов О. В. Деякі питання взаємодії ОВС на транспорті з іншими правоохоронними органами у охороні громадського порядку та боротьби зі злочинністю / О. В. Михайлов // Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті : матеріали постійного семінару (Одеса, 29 верес. 2006 р.). – Одеса, 2006. – С. 52–54.

119. Мінка Т.П. Адміністративно-правові режими та їх забезпечення органами внутрішніх справ : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Мінка Тетяна Павлівна. – Дніпропетровськ, 2011. – 614 с.

120. Міжвідомча угода щодо спільних настанов з якості нормопроекування в європейському законодавстві від 22 грудня 1998 р. // ОХ. – 1999. – № 73. – С. 1–4.

121. Міжнародна конвенція про боротьбу із захопленням заручників : прийнята у Нью-Йорку 17 грудня 1979 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_087](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_087).

122. Міжнародні стандарти та рекомендована практика «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від АНВ» : Додаток № 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_655](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_655).

123. Міжнародне право. Основні галузі : підруч. / В. Г. Буткевич, В. В. Мицик, О. В. Задорожній та ін. ; за ред. В. Г. Буткевича. – К., 2004.

124. Міжнародний аеропорт «Чернівці» : матер. з Вікіпедії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki>.

125. Мілашевич А. В. До питання нормативно-правового забезпечення взаємодії територіальних і транспортних ОВС / А. В. Мілашевич // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попере-

дження та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. (Львів, 23 травня 2003 р.) : тези допов. – Львів, 2004. – С. 113–116.

126. Морозова В. О. Адміністративна відповідальність за правопорушення проти громадської моралі : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес ; фінансове право ; інформаційне право» / В. О. Морозова. – Ірпінь : Держ. податк. адмін. України. Акад. держ. податк. служби України, 2003. – 16 с.

127. Нагребельний В. П. Теоретичні засади використання договірних форм в управлінській діяльності / В. П. Нагребельний // Правова держава України : проблеми, перспективи розвитку : [короткі тези доповідей та наукових повідомлень наук.-практ. конференції (м. Харків, 9–11 листопада 1995 р.)]. – Х., 1995. – С. 131–133.

128. Наливайко О. І. Функціональне призначення права у процесі захисту прав людини / О. І. Наливайко // Наук. вісн. Юрид. акад. Мін-ва внутр. справ. – 2002. – № 1. – С. 57–64.

129. Наливайко О. І. Теоретико-правові проблеми захисту прав людини : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / Наливайко Олег Іванович. – К. : Київ. нац. ун-тет ім. Т. Шевченка, 2002. – 179с.

130. Негодченко А. В. Проблемы использования зарубежного опыта в деятельности органов внутренних дел Украины по защите прав и свобод человека / А. В. Негодченко // Проблемы развития образования, юридической науки и практики : матер. науч.-практ. конф., посв. 45-летию Академии МВД Республики Беларусь (Минск, 24–25 марта 2003 г.). – Мн., 2003. – С. 39–46.

131. Негодченко О. В. Забезпечення прав і свобод людини органами внутрішніх справ : монографія / О. В. Негодченко. – Дніпропетровськ, 2002. – 344 с.

132. Нижник Н. Р. Перспективи вдосконалення системи територіальної організації влади / Н. Р. Нижник // Економічний часопис. – 2007. – № 7–8. – С. 49–51.

133. Никофорчук Д. Й. Проблемні питання взаємодії оперативних підрозділів територіальних та транспортних ОВС / Д. Й. Никофорчук, О. М. Сніцар // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. (Львів, 23 травня 2003 р.) : тези допов. – Львів, 2004. – С. 130–136.

134. Сущенко В. Д. Організація управління персоналом в органах внутрішніх справ / В. Д. Сущенко, А. М. Смирнов, О. І. Коваленко, А. А. Смирнов. – К. : Нац. академія внутр. справ України, 1999. – С. 298–299.

135. Озолин В. А. Формы и методы внутриорганизационной работы органов внутренних дел / В. А. Озолин. – Волгоград : ВСШ МВД СССР, 1970. – 76 с.

136. Олейников С. Н. Общетеоретические проблемы юридической процессуальной формы : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Административное право и процесс ; финансовое право ; информационное право» / С. Н. Олейников. – Х. : Харьк. юрид. ин-т, 1986. – 23 с.

137. Олефіренко Е. Адміністративно-правові гарантії реалізації та захисту прав і свобод громадян: співвідношення понять / Е. Олефіренко // Підприємництво, господарство і право. – 2005. – № 3. – С. 40–43.

138. Ольховський Є. Б. Адміністративно-правові заходи забезпечення громадської безпеки : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Ольховський Євген Борисович. – Х., 2004. – 328 с.

139. Організаційно-правові засади боротьби з крадіжками вантажів на об'єктах залізничного транспорту / [В. Л. Грохольський, В. П. Платіка, С. В. Продайко, В. Є. Соломко]. – Одеса : ОЮІ НУВС, 2003. – 170 с.

140. Ортинський В. Л. Актуальні проблеми взаємодії територіальних та транспортних ОВС у боротьбі із злочинністю / В. Л. Ортинський // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. 23 травня 2003 р. : тези допов. – Львів, 2004. – С. 3–11.

141. Охорона громадського порядку на ділянці : навч. посіб. / І. П. Голосніченко, В. О. Шамра, В. О. Антюхов та ін. – К. : Українська академія внутрішніх справ, 1995.

142. Панов І. О. Адміністративно-юрисдикційна діяльність дільничного інспектора поліції : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес ; фінансове право ; інформаційне право» / І. О. Панов. – Х. : Харк. нац. ун-тет внутр. справ, 2005. – 20 с.

143. Пашук Т. І. Державно-юридичний захист прав людини : поняття та ознаки // Бюлетень Міністерства Юстиції України. – 2004. – № 11. – С. 32–47.

144. Педешко А. І. Адміністративна відповідальність за порушення митних правил : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес ; фінансове право ; інформаційне право» / А. І. Педешко. – Х. : Харк. нац. ун-тет внутр. справ, 2000. – 20 с.

145. Педько Ю. Адміністративна юстиція і адміністративна юрисдикція: деякі теоретичні та практичні питання співвідношення / Ю. Педько // Право України. – 2001. – № 10. – С. 72–75.

146. Петрів І. Конституційно-правове поняття національної безпеки І. Петрів // Право України. – 2005. – № 5. – С. 105–107.

147. Плішкін В. М. Теорія управління органами внутрішніх справ / В. М. Плішкін. – К., 1999.

148. Повітряний кодекс України : Закон України від 4 травня 1993 р. № 3167-ХІІ / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 25.

149. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI / Верховна Рада України // Голос України. – 2011. – № 110.

150. Подоляка А. М. Адміністративно-правове регулювання охорони громадського порядку в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес ; фінансове право ; інформаційне право» / А. М. Подоляка. – К. : Ін-т законодавства ВР України, 2009. – 40 с.

151. Подоляка А. М. Адміністративно-правові форми забезпечення громадського порядку / А. М. Подоляка // Наше право. – 2007. – № 4. – Ч. 2. – С. 90–96.

152. Подоляка А. М. Правове регулювання охорони громадського по-

рядку / А. М. Подоляка // Наше право. – 2008. – № 1. – С. 16–23.

153. Подоляка А. М. Правове регулювання охорони громадського порядку в Україні : монографія / А. М. Подоляка. – Х. : ТД «Золотая миля», 2008. – 350 с.

154. Положення про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації : затв. Указом Президента України від 15 липня 2004 р. № 803 / Президент України // Офіційний вісник України. – 2004. – № 28. – Ст. 1869.

155. Положення про взаємодію в контрольованій зоні авіаційних суб'єктів служб авіаційної безпеки з підрозділами органів центральної виконавчої влади, що забезпечують авіаційну безпеку : затв. наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 28 вересня 2004 р. № 81

156. Положення про проходження служби рядовим та начальницьким складом органів внутрішніх справ України : Постанова Кабінету Міністрів УРСР від 29.07.91 р. / Кабінет Міністрів УРСР // Збірник нормативних актів України з питань правопорядку. – К., 1993.

157. Посібник з безпеки для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання (Дос. 8973/6, видання 6, 2002 року).

158. Постанова Залізничного районного суду м. Сімферополя від 03 вересня 2010 р. у справі № 3-2317/10.

159. Постанова Київського районного суду міста Донецька 14.05.2008. у справі № 3-6755/08

160. Постанова Київського районного суду міста Донецька від 05 вересня 2008 р. у справі № 3-14287/08

161. Постанова Малиновського районного суду міста Одеси від 26.03.2007 у справі № 3-8553/2007

162. Приймаченко Д. В. Адміністративна діяльність митних органів у сфері реалізації митної політики держави : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес ; фінансове право ; інформаційне право» / Д. В. Приймаченко. – Ірпінь : Нац. акад. держ. податк. служби України, 2007. – 39 с.

163. Про боротьбу з тероризмом : Закон України № 638-IV від 20.03.03 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=638-15>.

164. Про введення в дію Правил супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів : наказ Укравіатрансу, Укр авіації, Державіаслужби та Державіаадміністрації № 168/397 від 11.06.96

165. Про затвердження переліку небезпечних предметів та речовин, заборонених для перевезення пасажирями та членами екіпажів ПС цивільної авіації : Постанова Кабінету Міністрів України № 723 від 12.05.2007 / Кабінет Міністрів України.

166. Про затвердження Плану реагування на надзвичайні ситуації державного рівня : Постанова Кабінету Міністрів України № 1567 від 16.11.01 / Кабінет Міністрів України.

167. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України : Указ Президента України від 06.04.2011 № 398/2011 / Президент



України // Урядовий кур'єр. – 2011. – № 73.

168. Про затвердження порядку взаємодії структурних підрозділів Державіаслужби при виникненні авіаційної події, інциденту, надзвичайної події та пошкодження повітряного судна на землі : Наказ Укрaviaатрансу, Укрaviaації, Державіаслужби та Державіаадміністрації № 260 від 11.04.06.

169. Про затвердження Правил перетинання державного кордону громадянами України : Постанова Кабінету Міністрів України № 57 від 27.01.95 / Кабінет Міністрів України.

170. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу : наказ Міністерства транспорту України № 568 від 25.07.03. / Міністерство транспорту України.

171. Про затвердження Правил проведення спеціального догляду повітряних суден ЦА України : наказ Міністерства транспорту України № 412 від 04.12.97. / Міністерство транспорту України.

172. Про затвердження Правил сертифікації навчально-тренувальних центрів з підготовки персоналу з авіаційної безпеки : наказ Укрaviaатрансу, Укрaviaації, Державіаслужби та Державіаадміністрації № 936 від 09.12.05.

173. Про затвердження Правил сертифікації служб авіаційної безпеки в Україні : наказ Укрaviaатрансу, Укрaviaації, Державіаслужби та Державіаадміністрації № 397 від 02.06.06.

174. Про затвердження Програми контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів : наказ Міністерства транспорту України № 329 від 20.04.07. / Міністерство транспорту України.

175. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади : Указ Президента України від 9 грудня 2010 р. / Президент України // Офіційний вісник України. – 2010. – № 94. – С. 15. – Ст. 3334.

176. Про перевірку діяльності авіаційних транспортних компаній України : Указ Президента України № 8/2003-рп від 15.01.03 / Президент України.

177. Про положення про Міністерство внутрішніх справ України : Указ Президента України від 17.10.2000 р. / Президент України // Офіційний вісник України. – 2000. – № 42.

178. Про Положення про Міністерство інфраструктури України : Указ Президента України від 12.05.2011 № 581/2011 / Президент України // Урядовий кур'єр. – 2011. – № 93.

179. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності та протоколів, що її доповнюють (Протоколу про попередження і припинення торгівлі людьми, особливо жінками і дітьми, покарання за неї і Протоколу проти незаконного ввозу мігрантів по суші, морю і повітряю) : Закон України від 04.02.04 № 1433-IV [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу : <http://base.mirt.com.ua/cat.php?id=880>.

180. Рабінович П. М. Права людини і громадянина : навч. посібник / П. М. Рабінович, М. І. Хавронюк. – К. : Атака, 2004. – 464с.

181. Рябченко О. П. Державне управління економікою України (адміністративно-правовий аспект) : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Рябченко

Олена Петрівна. – Х., 2000. – 466 с.

182. Рижий В. І. Деякі способи імплементації в законодавство України міжнародно-правових норм щодо боротьби з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації / В. І. Рижий // Проблеми гармонізації законодавства України з міжнародним правом. – К., 1998. – С. 323–328.

183. Терехов А. Излишних мер предосторожности не бывает : зарубежные эксперты предлагают переосмыслить подход к безопасности в воздушных гаванях / А. Терехов // Независимая газета. – 2011. – № 4.

184. Туманов Г. А. Организация управления в сфере охраны общественного порядка / Г. А. Туманов. – М., 1972.

185. Хронология терроризма с 1960-х по наши дни [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://ru.wikipedia.org/wiki>.

186. Шергин А. П. Административная юрисдикция / А. П. Шергин. – М., 1979. – 143 с.

187. Щодо вжиття превентивних заходів, спрямованих на посилення громадської безпеки, охорони особливо важливих об'єктів, недопущення актів тероризму та інших негативних проявів на повітряному транспорті України : Указ Президента України № 7/3-1-196 від 26.10.02 / Президент України.

188. Щодо виконання п. 7 рішення колегії МВС України від 4 жовтня 2006 року № 6км/2 «Про діяльність поліції громадської безпеки, організації її структурної перебудови, забезпечення належного громадського порядку та дотримання прав громадян» : службова записка УМВС України на транспорті від 31 листопада 2006 р. № 7/4788 / УМВС України на транспорті.

189. Юридична енциклопедія / [під ред. Ю. С. Шемшученко]. – К. : Видво “Українська енциклопедія” ім. М. П. Бажана, 1998. – Т. 1. – 672 с.

190. Янчак Я. Авіація // Енциклопедія Львова / Ярослав Янчак, Андрій Козицький. – Львів : Літопис, 2007. – Т. 1. – С. 25–26.

191. Янчак Я. Аеродром // Енциклопедія Львова / Ярослав Янчак, Андрій Козицький. – Львів : Літопис, 2007. – Т. 1. – С. 40–41.

192. Ярмачі Х. П. Адміністративно-наглядова діяльність поліції в Україні : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Ярмачі Христофор Петрович. – Х., 2006. – 437 с.

193. Cox C. M. Police : Practices, perspectives, problems / C. M. Cox. – Boston : Allyn and Bacon, 1996. – 252 p.

194. Gaines L. K. Police Administration / L. K. Gaines, M. D. Souterland, J. E. Angell. – New York : McGraw-Hill, Inc., 1991. – P. 12–37.

195. Буцикіна В. П. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції щодо боротьби з правопорушеннями на авіаційному транспорті / В. П. Буцикіна // Актуальні проблеми протидії правопорушенням та злочинам у сфері громадської безпеки : матеріали наук.-практ. конфер. (м. Дніпропетровськ, 23–24 жовтня 2009 р.). – Дніпропетровськ : ДДУВС, 2009. – С. 58–60.

196. Буцикіна В. П. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції щодо боротьби з правопорушеннями на авіаційному транспорті / В. П. Буцикіна // Актуальні проблеми протидії правопорушенням та злочинам у сфері громадської безпеки : матеріали наук.-практ. конфер. (м. Дніпропетровськ, 23–24 жовтня 2009 р.). – Дніпропетровськ : ДДУВС,

2009. – С. 58–60.

197. Буцикіна В. П. Адміністративно-правовий контроль поліції щодо забезпечення громадського порядку та безпеки в аеропортах / В. П. Буцикіна // *Право і суспільство : наук. журнал.* – 2010. – № 4. – С. 133–137.

198. Буцикіна В. П. Діяльність поліції щодо протидії хуліганським проявам на території аеропортів / В. П. Буцикіна // *Науковий вісник Львівського держ. ун-ту внутр. справ.* – 2011. – № 2. – С. 156–162.

199. Буцикіна В. П. Діяльність правоохоронних органів щодо протидії порушення порядку перевезення вогнепальної зброї, боєприпасів та особливо небезпечних речовин в аеропортах / В. П. Буцикіна // *Актуальні проблеми державотворення в сучасних умовах : Міжнар. наук.-практ. конфер. молодих вчених (м. Київ, 29–30 листопада 2010 р.).* – К., 2010. – С. 58–60.

200. Буцикіна В. П. Здійснення контролю ОВС щодо забезпечення безпеки в аеропортах / В. П. Буцикіна // *Актуальні питання сучасних державотворчих та правотворчих процесів : матер. міжнар. наук.-практ. конфер. (м. Запоріжжя, 28 квітня 2010 р.).* – Запоріжжя : Істина, 2010. – С. 17–18.

201. Буцикіна В. П. Особливості реалізації завдань та функцій поліції щодо охорони громадського порядку в аеропортах / В. П. Буцикіна // *Науковий вісник Дніпроп. держ. ун-ту внутр. справ.* – 2010. – № 4. – С. 166–170.

202. Буцикіна В. П. Поняття, завдання та функції поліції щодо охорони громадського порядку в аеропортах / В. П. Буцикіна // *Актуальні проблеми охорони громадського порядку та досудового провадження : матер. наук.-практ. конференцій (м. Дніпропетровськ, 11 грудня 2009 р., 16 лютого, 11 березня та 28 травня 2010 р.).* – Дніпропетровськ : ДДУВС, 2010. – С. 23–25.

203. Буцикіна В. П. Порядок дій органів внутрішніх справ, служби авіаційної безпеки та державно-прикордонної служби щодо протидії крадіжкам особистого майна громадян, що вчиняються на території контрольованої зони аеропортів / В. П. Буцикіна // *Проблеми законності : Академ. зб. наук. праць.* – Х. : Нац. ун-т «Юридична академія України ім. Ярослава Мудрого». – 2011. – Вип. 114. – С. 231–237.

204. Буцикіна В. П. Тактичні дії патрульної служби лінійного відділу ОВС при несенні служби з охорони громадського порядку в аеропортах / В. П. Буцикіна // *Актуальні проблеми охорони громадського порядку та досудового провадження : матер. наук.-практ. конференцій (м. Дніпропетровськ, 11 грудня 2009 р., 16 лютого, 11 березня та 28 травня 2010 р.).* – Дніпропетровськ : ДДУВС, 2010. – С. 25–28.

205. Буцикіна В. П. Функції поліції щодо охорони громадського порядку в аеропортах / В. П. Буцикіна // *Роль та місце ОВС у розбудові демократичної правової держави : матер. наук.-практ. конфер. (м. Одеса, 23 квітня 2010 р.).* – Одеса : Вид. Одеського держ. ун-ту внутр. справ. – С. 132–133.

206. В аеропорту «Бориспіль» проведено навчання із попередження терористичних актів [Електронний ресурс] / Прес-служба Міністерства інфраструктури // Урядовий портал. – 01.06.2011. – Режим доступу : [http://www.kmu.gov.ua/control/publish/news\\_article?art\\_id=244306099](http://www.kmu.gov.ua/control/publish/news_article?art_id=244306099).

Наукове видання

**Кононець Віта Петрівна**

АДМІНІСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦІЙНА  
ДІЯЛЬНІСТЬ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
ПУБЛІЧНОГО ПОРЯДКУ І БЕЗПЕКИ  
В АЕРОПОРТАХ

*Монографія*

Редактор, оригінал-макет – *А.В. Самотуга*  
Редактор *Касян М.С.*