

### *Література:*

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI// *Голос України* від 18.06.2011 № 110.

2. Наказ Адміністрації Держкордонслужби від 29.08.2011 № 627 Про затвердження Порядку дій посадових осіб органів охорони державного кордону Державної прикордонної служби України щодо установа режиму в пунктах пропуску через державний кордон, здійснення контролю за його додержанням, а також організації і забезпечення взаємодії та координації контрольних органів і служб, що здійснюють різні види контролю або беруть участь у забезпеченні режиму в пунктах пропуску через державний кордон// *Офіційний вісник України* від 14.10.2011 № 77, стор. 49, стаття 2868, код акту 58470/2011

3. Наказ Державіаслужби України від 16.02.2012 № 121 Про створення Комісії з розгляду справ про правопорушення у галузі цивільної авіації та порушення вимог законодавства на повітряному транспорті

4. Постанова КМУ від 25.03.1993 № 220 Про Національне центральне бюро Інтерполу

5. Проект Порядку взаємодії Державної авіаційної служби, Міністерства внутрішніх справ, Державної митної служби, Адміністрації Державної прикордонної служби та Міністерства оборони при запобіганні та припиненні протиправних дій в сфері цивільної авіації України (з сайту Державіаслужби)

УДК УДК 343.97 (477)

**Потапова К.В.,**

студентка,

Юридичний факультет

Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара,

м. Дніпропетровськ

Науковий керівник: Юзікова Н.С., к.ю.н., доцент

### **ПРО ДЕЯКІ ПИТАННЯ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ УКРАЇНИ ТА РФ: ПОРІВНЯЛЬНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ**

На сучасному етапі суспільного розвитку безпека польотів на повітряному транспорті є невід'ємною гарантією захисту життя та здоров'я громадян, що забезпечується та гарантується державою. Державне регулювання авіації та використання повітряного простору України здійснюється на підставі правового базису, яким виступає чинний Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 р.

В Україні відповідальним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації, є Державна авіаційна служба України. [1] Функціонально важливим структурним підрозділом в межах ДАС є Департамент стандартів безпеки польотів, який надає особливу форму звітності – інформаційні бюлетені про стан безпеки польотів з цивільними ПС України кожного місяця, де окремою графою вказано: авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України, загальна кількість надзвичайних подій, пошкоджень ПС на землі, події з іноземними ПС, що сталися в Україні та події з приватними ПС, детально розписані аварії та інциденти, також надані рекомендації з удосконалення безпеки польотів та перелік превентивних заходів та практичних пропозицій щодо підвищення кваліфікації авіаперсоналу. [3]

Для забезпечення безпеки польотів вітчизняним повітряним законодавством також передбачено обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації в Україні, що здійснюється страховиками-резидентами на підставі отриманої у законному порядку ліцензії (ч.2 ст.117 ПК України). [2]

Не дивлячись на розвинену нормативну базу з безпеки польотів та чітко окреслену компетенцію відповідальних державних органів, питання юридичної відповідальності фізичних та юридичних осіб за порушення законодавства в галузі цивільної авіації залишається неврегульованим, адже передбачені фінансові санкції (від 300 – 8000 неоподаткованих мінімумів доходів громадян), на нашу думку, є досить м'якими. Така різка невідповідність між встановленими фінансовими санкціями та масштабами можливих наслідків невиконання умов безпеки польотів – є основною прогалиною повітряного законодавства України, що потребує встановлення, скоріше, не адміністративної, а кримінальної відповідальності.

Якщо ми подивимося на Російську Федерацію, то можна побачити, що безпека польотів та її законодавчо-практичне забезпечення на федеральному рівні знаходиться на більш високому рівні, ніж в Україні. Нормативну базу регулювання безпеки польотів в РФ становить Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, чинний ПК, який був прийнятий ще у 1997 році, підзаконні НПА та Державна програма забезпечення безпеки польотів повітряних судів цивільної авіації, затверджена розпорядженням уряду РФ 06.05.2008 року. [4]

Питання юридичної відповідальності авіаперевізників в РФ регулюються як ПК РФ безпосередньо (Глава XVII ПК РФ), так і за допомогою бланкетних норм. При цьому, розміри грошової компенсації при порушенні норм безпеки польотів авіаперевізником в РФ колосальні: п.1.2.

ст.117 ПК РФ закріплює обов'язок перевізника забезпечити виплату компенсації в рахунок покриття заподіяної при повітряному перевезенні здоров'ю пасажира повітряного судна шкоди, в розмірі, що встановлюється в залежності від характеру та ступеня тяжкості ушкодження здоров'я у відповідності з нормативами, встановленими Урядом ФР, при цьому, розмір вказаної компенсації не повинен перевищувати 2 млн. рублів, що виплачується авіаперевізником кожній потерпілій особі персонально. [6]

Важливою передумовою для удосконалення санкцій за порушення правил авіаційної безпеки в РФ став той факт, що у жовтні 2010 р. у Раді Федерації пройшов ряд робочих нарад з метою усунення недоліків законопроекту "Про державний контроль (нагляд) у сфері забезпечення безпеки польотів в авіації Російської Федерації". Результат перегляду відповідних норм був позитивним: законопроектом була виправлена ситуація, коли авіаційний персонал та інші особи не несуть ніякої цивільної, адміністративної чи кримінальної відповідальності за невиконання вимог федеральних авіаційних правил або інших нормативних правових актів федеральних органів виконавчої влади, що здійснюють регулювання діяльності в галузі авіації (а це фактично є злочином)[5].

У якості висновку зазначимо, що безпека польотів в контексті вітчизняного українського законодавства потребує, на нашу думку, удосконалення системи юридичної відповідальності цивільного перевізника шляхом заміни адміністративних штрафів на кримінально-правові санкції для відповідальних за забезпечення безпеки польотів суб'єктів. Крім того, доцільним буде орієнтація на повітряне законодавство РФ в аспекті встановлення високих розмірів грошової компенсації за заподіяння авіаперевізником шкоди життю та здоров'ю пасажирів, що буде мати значний попереджувальний вплив.

#### *Література:*

1. Державна авіаційна служба України [Електронний ресурс].– Режим доступу: [http://www.avia.gov.ua/documents/derzh\\_ukr/23103.html](http://www.avia.gov.ua/documents/derzh_ukr/23103.html)
2. Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 р.// Відомості Верховної Ради України. 2011. № 3393-VI
3. Цивільна авіація України. //Інформаційно-довідковий сайт "Україна": [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://proukraine.net.ua/transport/aviation/aviation.htm>
4. Государственная программа обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации от 06.05.2008 №641-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ato.ru>

5. Семенченко І.В. О безопасности полетов в России. [Електронний ресурс] / Режим доступу: [www.arms-expo.ru](http://www.arms-expo.ru) – М.: Оружие России, 2011.

6. Воздушный Кодекс РФ от 19.03.1997 р. N 60-ФЗ. [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.consultant.ru/popular/air>

УДК 340.656(043.2)

**Сенченко К.О.,**  
студентка,  
юридичний факультет,  
Чернігівський державний технологічний університет  
Науковий керівник: Берднік І.В., к.ю.н.

### **НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ЗА КРИМІНАЛЬНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН**

З розвитком транспорту збільшується потужність транспортних засобів та швидкість їх руху, що має важливе значення для розвитку суспільства. Проте це викликає і негативні явища, оскільки більш тяжкими стають наслідки транспортних аварій, в яких гинуть люди, матеріальні цінності. В структурі необережної злочинності переважають злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобілів і інших механічних транспортних засобів, які становлять близько 75% всіх необережних злочинів. За даними кримінологів злочинні порушення правил дорожнього руху становлять 7% від загального рівня злочинності в Україні, а питома вага діянь, що містять ознаки злочинів проти безпеки руху та експлуатації автотранспорту(ст. 286 КК України) від усіх дорожньо-транспортних пригод, становить 43, 5% [2, с.305-306]. А тому боротьба з транспортними злочинами в сучасних умовах набуває важливого значення, про що свідчить віднесення цих злочинів до самостійного розділу Особливої частини КК України.

Проблеми кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом за законодавством зарубіжних країн були предметом дослідження багатьох вчених, таких як, В.В. Віскунова, О.І. Коробєєва, В.А. Мисливого, Є.В. Фесенка М.І. Хавронюка та ін.

Метою цієї статті є дослідження кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом за законодавством зарубіжних країн.

Порівнюючи і аналізуючи норми про посягання на транспортні засоби в українському і зарубіжному кримінальному законодавстві, мож-