

Зважаючи на прагнення України до інтеграції в європейську та світову транспортні системи, слід зазначити, що реформування залізничного транспорту також вимагається з огляду на наближення українського законодавства до європейського [1, с. 40].

Підсумовуючи вище сказане, варто сказати про те, що реформування системи залізничного транспорту сьогодні є об'єктивною необхідністю. Відставання реформування галузі від інших країн СНД і Європи знижує конкурентні можливості залізничного транспорту України на світовому ринку транспортних послуг, робить неможливим використання повною мірою ринкових механізмів господарювання і подальший розвиток галузі. Реформування залізничного транспорту в першу чергу вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури, для чого необхідний системний, комплексний підхід [3, с. 41].

#### *Література*

1. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, М. Клімкевич та ін. / За ред. Марчіна Свенціцькі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
2. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>.
3. Адміністративне право України: навчальний посібник / За заг. ред. доктора юридичних наук, професора І. П. Голосніченка. – К. : ГАН, 2005. – 232 с.

**Бондаренко Д. Ю., Мороховець Н. О.,**  
студентки,

Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Гончарук С. Т., к.ю.н, професор

### **ПРАВОПОРУШЕННЯ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ: ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ АДМІНІСТРАТИВНО- ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ**

Будучи важливою складовою транспортної системи України, авіаційний транспорт водночас є джерелом підвищеної небезпеки, що потенційно становить велику загрозу для населення, а отже потребує посиленої уваги з боку держави. Це, зокрема, вимагає наявності розробленої нормативної бази для об'єктивного правового регулювання відносин, що складаються внаслідок скоєння адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті, які хоч і не тягнуть за собою тяжких наслідків, але призводять до матеріальних збитків, завдають шкоди нормальній і безпечній діяльності авіації і авіаційних об'єктів.

Тому проблематика адміністративно-правового регулювання відносин в галузі цивільної авіації є актуальною, але, на жаль, недостатньо розробленою у вітчизняній правовій доктрині. До ґрунтовних досліджень останніх років в цьому напрямі можна віднести: дисертації А. С. Бичкова "Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польотів", О. О. Золотар "Правова охорона як складова інформаційної безпеки цивільної авіації", А. В. Мілашевича "Проблеми профілактики адміністративних правопорушень на транспорті", А. В. Філіппова "Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні", а також невеликі за обсягом публікації С. Т. Гончарука, Н. В. Дараганової, Г. Г. Забарного, В. І. Рижого, В. Г. Старкова, Л. Г. Шостак та ін.

Сьогодні досі чинним є Кодекс про адміністративні правопорушення [1], прийнятий ще за радянських часів: норми, що в ньому відображені, іноді не встигають за вимогами сучасного життя. Тому, наукові дискусії довкола питань необхідності розширення кола протиправних діянь, які варто визнавати правопорушеннями на

повітряному транспорті, визначення кола суб'єктів таких правопорушень, а також перегляду адміністративних стягнень, які є мірою відповідальності за них, мають бути неодмінно враховані в ході проведення адміністративно-правової реформи у країні.

На наш погляд, головним недоліками вітчизняного законодавства, що встановлює відповідальність за вчинення правопорушень на повітряному транспорті, є його недостатня структурованість (зокрема, схожість диспозицій статей ККУ і КУпАП) та бланкетність переважної більшості норм, що утруднюють користування ними для широкого кола осіб і йдуть врозріз з міжнародними стандартами [3, с. 84]. Непоганим рішенням цієї проблеми став би поділ 10 глави КУпАП на певні частини (підглави), які б вміщували окремі статті, присвячені правопорушенням на різних видах транспорту.

Більшість українських науковців розглядає систему адміністративних правопорушень на повітряному транспорті через призму норм КУпАП про: порушення правил безпеки польотів (ст. 111); порушення правил поведінки на повітряному судні (ст. 112); порушення правил міжнародних польотів (ст. 113); порушення правил пожежної безпеки на повітряному транспорті (ч. 2 ст. 120); порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на повітряному транспорті (ч. 3 ст. 133); порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на повітряному транспорті (ст. 137). І майже жоден з дослідників досі не розглянув в такому контексті правопорушення, передбачене ст. 135-1 КУпАП, ? "Підроблення проїзних квитків і знаків поштової оплати" [1]. Зважаючи на те, що норма з'явилася не так давно – у 2011 році, бачимо, що законодавець все ж приділяє увагу вдосконаленню правової бази регулювання суспільних відносин в галузі цивільної авіації, намагаючись попередити можливу неправомірну поведінку суб'єктів шляхом передбачення відповідальності за нові види деліктів у Кодексі про адміністративні правопорушення.

При визначенні складу правопорушень на повітряному транспорті особливої уваги заслуговує аналіз об'єкта того чи іншого правопорушення. У системі відносин, що виступають об'єктом таких правопорушень переважають відносини, пов'язані з безпекою цивільної авіації, яку пропонується визначати широко як стан

нормальної і безпечної діяльності авіації і авіаційних об'єктів [2].

Адміністративні правопорушення на повітряному транспорті хоч і не тягнуть за собою тяжких наслідків, але призводять до матеріальних збитків, завдають шкоди нормальній і безпечній діяльності авіації і авіаційних об'єктів, що згодом виражається у зниженні рівня довіри до авіації з боку населення.

Тому, передбачення в ході розробки нового Кодексу про адміністративні правопорушення ширшого кола протиправних діянь, об'єктом посягання яких є управлінські відносини у сфері повітряного транспорту та переоцінка існуючих відповідних норм КУпАП з подальшим віднесенням відповідальності за їх порушення до кримінально-правової сфери повинні стати важливими напрямами роботи законодавця. Це спонукатиме суб'єктів відповідних правовідносин до сумлінного, належного дотримання встановлених у цій галузі правил та норм поведінки, зумовить забезпечення громадського порядку та громадської безпеки на об'єктах цивільної авіації. І тоді Україна зможе з впевненістю пишатися задекларованим статусом авіаційної держави.

#### *Література*

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення // ВВР Української РСР – 1984. – Додаток до № 51. – Ст.1122.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // ВВР України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Дараганова Н.В. Юридична відповідальність за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті: дискусійні питання / Н.В. Дараганова // Юридична наука. – 2011. – № 4-5. – С. 83-90.