

шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення. Державне управління в галузі транспорту здійснюють центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту – Міністерство інфраструктури України, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції. Перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавствами, портами (пристанями), автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами.

Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на основі державних контрактів, державних замовлень і договорів на перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти з урахуванням економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту. Економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності.

Управління єдиною транспортною системою України здійснює Міністерство інфраструктури України. Забезпечення функціонування усіх видів транспорту, технічного прикриття та відбудови шляхів сполучення в особливий період покладається на Міністерство інфраструктури України, якому надається право залучати для виконання цих завдань структурні підрозділи та транспортні засоби підприємств (об'єднань), установ і організацій незалежно від форм власності.

Авіаційний транспорт. До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Автомобільний транспорт. До складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, авторе-

монтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

Література

1. Конституція України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30.
2. Про основи національної безпеки України : Закон України від 19.06.2003 № 964-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 44.
3. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51.
4. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період : Закон України від 20.10.1998 № 194-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 52.
5. Про стратегічний оборонний бюлетень : Указ Президента України від 29.12.2012. – № 771/2012 // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 55.

УДК 35.07.537 (043.2)

Лабач В. Р.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Колпаков В. К., д.ю.н., професор

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

За даними Міжнародної організації цивільної авіації, відносні показники рівня безпеки польотів у вітчизняній галузі цивільної авіації значно гірші від середніх загальносвітових показників. За останні десять років страхові компанії відшкодували збитків від

авіаційних подій на суму понад 160 млн. гривень. Головними причинами транспортних подій називаються відсутність належного контролю стану безпеки руху у сфері транспорту і недосконалість законодавства в цій сфері. Для вирішення основних завдань підвищення якості роботи авіаційного транспорту виняткову актуальність здобуває удосконалення засобів забезпечення необхідного рівня безпеки руху. Остання є абсолютною умовою та найважливішим елементом здійснення якісних перевезень. Як відзначає А. С. Прудников, "адміністративні правопорушення завдають серйозної шкоди роботі транспорту – сприяють створенню аварійних ситуацій, заподіюють великий матеріальний збиток, погіршують якість обслуговування пасажирів. Небезпека адміністративних правопорушень на об'єктах транспорту обумовлена особливостями його діяльності, що вимагає вкрай суворого дотримання встановленого порядку, високої дисциплінованості працівників транспорту, пасажирів та інших громадян" [1, с. 81]. Тому метою цієї роботи є з'ясування специфіки адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки польотів на авіаційному транспорті та розробка науково обґрунтованих пропозицій щодо її вдосконалення.

Дана складова адміністративної відповідальності має велике значення в справі попередження і припинення адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті.

Таким чином, адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польотів на авіаційному транспорті – це захід адміністративного примусу, який застосовується за скоєння адміністративного правопорушення на повітряному транспорті. За порушення правил безпеки польотів на авіаційному транспорті, в основному, передбачається стягнення у вигляді штрафу. Д. С. Красников, аналізуючи механізм реалізації адміністративної відповідальності в цивільній авіації, говорить про те, що штрафи, які накладаються в адміністративному порядку як міра покарання порушників авіаційних правил, необхідні [2, с. 138]. Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польотів на авіаційному транспорті реалізується в адміністративно-процесуальному порядку шляхом застосування санкцій норм особливої частини КУпАП. Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польотів на авіаційному транспорті може наступати і без спричинення майно-

вої шкоди; вона базується на принципах законності, відсутності відповідальності без вини, доцільності відповідальності, невідворотності відповідальності, індивідуалізації заходів адміністративної відповідальності. Підставу звільнення від адміністративної відповідальності у сфері забезпечення авіаційної безпеки слід відрізняти від обставин, що виключають неправомірність дії або бездіяльності, а також знаходження особи під час скоєння правопорушення в стані неосудності [3, с. 34]. Кодекс України про адміністративні правопорушення передбачає відповідальність за: порушення правил безпеки польотів (ст. 111 КУпАП), порушення правил поведінки на повітряному судні (ст. 112 КУпАП), порушення правил міжнародних польотів (ст. 113 КУпАП), порушення встановлених на повітряному транспорті правил пожежної безпеки (ч. 2 ст. 120 КУпАП), порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на повітряному транспорті (ч. 3 ст. 133 КУпАП), порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на повітряному транспорті (ст. 137 КУпАП).

Крім цього, непоодинокими є також випадки порушень повітряного законодавства у частині недотримання правил перевезення пасажирів і вантажів, перевищення обмежень по польотній масі, виконання комерційних перевезень пасажирів на вантажних повітряних суднах, несанкціонованого внесення змін у конструкцію повітряного судна, виконання польоту неуккомплектованим екіпажем повітряного судна, на незареєстрованих повітряних судах, без необхідних судових документів, а часом, і при управлінні повітряним судном в нетверезому стані. Названі проступки законодавчо КУпАП не визначені, що аж ніяк не сприяє підвищенню рівня безпеки польотів, а навпаки, робить цю сферу ще більш аварійною та небезпечною. Доцільним з цього приводу вбачається конкретизація складів адміністративних правопорушень у КУпАП. Зокрема, слід передбачити адміністративну відповідальність: за порушення авіаційних правил, які регулюють порядок допуску до виконання польотів повітряних суден або правил льотної експлуатації і технічного обслуговування повітряного судна; за виліт на повітряному судні з несправностями; за керування повітряним судном особою, що не має права керування їм; за керування повітряним судном, не зареєстрованими або не переєєстрованими у встановленому порядку, або без державних і

реєстраційних пізнавальних знаків, або з підробленими державними і реєстраційними пізнавальними знаками або обліковими пізнавальними знаками; за керування повітряним судном, на якому відсутня необхідна документація, передбачена законодавством, або членом льотного екіпажа, що не має при собі документів на право керування даним типом повітряного судна; за керування повітряним судном особою, що знаходиться в стані сп'яніння, або ухилення особи, що управляє повітряним судном, від проходження в установленому порядку медичного огляду на стан сп'яніння, або передача управління повітряним судном особі, що знаходиться в стані сп'яніння; за виконання польотів повітряними судами, на борту яких відсутні пошукові та аварійно-рятувальні засоби, передбачені законодавством.

Слід визнати, що в галузі функціонування авіаційного транспорту скоюється велика кількість адміністративних правопорушень, проте частка виявлених залишається незначною. Частково ця обставина обумовлена тим, що питання забезпечення авіаційної безпеки знаходяться у компетенції авіаційних компаній, які не зацікавлені у виявленні адміністративних правопорушень. Крім того, невисокий професійний рівень контролюючих органів, у тому числі працівників органів внутрішніх справ, на повітряному транспорті не дозволяє на належному рівні виявляти адміністративні правопорушення у зазначеній сфері.

Отже, на сьогодні прийнятий цілий ряд нормативно-правових актів, положення яких спрямовані на забезпечення безпеки на авіаційному транспорті. Все це створює певні труднощі в застосуванні адміністративно-правових норм, негативно позначається на діяльності адміністративно-юрисдикційних органів, забезпеченні законності застосування заходів відповідальності за вчинені правопорушення, що в умовах побудови правової держави неприпустиме. У зв'язку з цим необхідно систематизувати нормативно – правові приписи, що стосуються питань забезпечення безпеки на авіаційному транспорті, в одному документі. Крім цього, через велику кількість аварій та катастроф з незареєстрованими повітряними суднами авіації загального призначення необхідним є подальше вдосконалення КУпАП, а також юридично-правове визначення і вирішення питань підпорядкованості авіації загального призначення.

Література

1. Прудников А.С. Административно-правовая охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности на объектах транспорта / А.С. Прудников. – М., 1996. – 196 с.
2. Красников Д. С. Административная ответственность в гражданской авиации / Д. С. Красников // Проблемы совершенствования законодательства об административной ответственности. – М., 1965.
3. Костенников М.В. Административная юрисдикция / М. В. Костенников, А. В. Куракин. – М., 2005.

УДК 328.13 (043.2)

Мазур Х. В.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Розум І. О., старший викладач

СМЕРТНІСТЬ НА ДОРОГАХ УКРАЇНИ, ЩО ЗУМОВЛЕНА МАСОВИМ ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Бурхливий розвиток промисловості, що обумовлений використанням досягнень технічного прогресу, є головною характеристикою розвитку світового суспільства. Це стосується повною мірою і розвитку автомобілебудування, наслідком якого є постійно прогресуючий процес зростання автомобільного парку. Розширення обсягів та сфери застосування транспортних засобів підвищує ймовірність збільшення людських та матеріальних утрат, причиною яких є масова аварійність на дорогах [1, с.1].

В Україні пішоходи гинуть так само часто, як у найвідсталіших країнах третього світу. Це є наслідком недосконалої дорожньої інфраструктури та масового порушення правил дорожнього руху.

В Україні половина смертей унаслідок аварій припадає на пішоходів. Згідно з інформацією Міністерства охорони здоров'я України, на дорогах нашої держави щороку гинуть близько 2,5 тисяч осіб. Це один із найвищих показників у світі. Водночас у