

завдяки реакції останнього [5,с.26]. Деякі вчені цілком справедливо дотримуються іншої позиції, наприклад, М. М. Волков вважав "літальний апарат" родовим поняттям і пропонував визначити його як "будь-який апарат, призначений для пересування в повітряному або космічному (міжпланетному) просторі" [6, с. 65]. Велика Російська енциклопедія визначає літальний апарат як пристрій для польотів в атмосфері або космічному просторі.

Стаття 1 французького Кодексу Про цивільну авіацію від 30 листопада 1956 р. зазначає визначальну характеристику повітряного судна як здатність підніматися в повітря і переміщатися в ньому. У законодавстві Італії, Японії, Австрії та деяких інших країн визначення повітряного судна даються з урахуванням такої ознаки як "призначеність і придатність до транспортування осіб та вантажів". Така ж ознака використовувалася і в Повітряному кодексі СРСР 1983 р.

Отже, проаналізувавши різні підходи щодо визначення поняття "повітряне судно", ми дійшли висновку, що доцільним буде таке формування даної дефініції, згідно якої повітряне судно – це літальний апарат, що підтримується в повітрі за рахунок взаємодії з ним, а також допускається до експлуатації за наявності сертифіката щодо його льотної придатності, і призначений для транспортування по повітрю пасажирів або вантажів між пунктами земної поверхні, або для проведення дослідно-конструкторських, експериментальних, науково-дослідних робіт, випробувань авіаційної техніки, або для здійснення різного роду державно служби.

Література

1. Авиация: энциклопедия / Гл. ред. Г. П. Свищев. – М. : Большая Российская энциклопедия, 1994. – 736 с.
2. Смыслова Н.Н. К вопросу о правовом содержании понятия "воздушное судно" // Советский ежегодник международного права. 1978. – М. , 1980. – С. 205.
3. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации: в 3 т. – Т. 1. – Комментарий к гражданскому кодексу российской федерации, части первой (постатейный) / Под ред. Т. Е. Абовой, А. Ю. Кабалкина. – Изд. третье, перераб. и доп. – М. : Юрайт-Издат, 2007.

4. Shawcross C. N., Beatmont K. M. Air law. London: Butterworths, 1977. – Vol. 1. – General text. – P. 159.

5. Майорова Л. А. Проблема дефиниции недвижимых вещей в силу закона // Бюллетень нотариальной практики. – 2008. – №1. – С.25-35.

6. Волков М. М. Гражданские воздушные суда: Учеб. пособие. – Л. , 1965. -150 с.

УДК 342.9:656.054 (043.2)

Ткаченко А. К.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Розум І. О., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Протягом останніх років в Україні спостерігається досить стійка тенденція поширення адміністративних правопорушень на транспорті, що призводить до дорожньо-транспортних пригод. У них гинуть тисячі людей, тому слід серйозніше віднестися до притягнення до адміністративної, а також до кримінальної відповідальності винних у скоєнні протиправних дій на автомобільному транспорті. У 2012 р. у нашій державі скоєно 37944 дорожньо-транспортних пригод, в яких смертельно травмовано 5988 чоловік, понад 42 тис. отримали поранення різного ступеня тяжкості. Кожен рік з карти України умовно зникає населений пункт з кількістю жителів близько 6 тис. чоловік, кожні 14 хв. трапляється дорожня пригода [1]. Тому, актуальними постають проблеми забезпечення прав і свобод людини, чіткого правового регулювання, підвищення ефективності діяльності державних органів з попередження правопорушень на транспорті, а також виявлення причин самих правопорушень, на основі яких потім будуть вводитися запобіжні заходи.

Головними причинами високого рівня аварійності на автошляхах України є низькі дисципліна і правова культура учасників до-

рожнього руху нехтування елементарних вимог безпеки. Законом визначено, що адміністративним проступком визнається протиправна вина (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на власність, права і обов'язки громадян, на державний або громадський порядок, на встановлений порядок управління і за яку законодавством України передбачено адміністративну відповідальність [2, с. 3].

Адміністративні проступки на транспорті мають свій, властивий тільки їм юридичний склад, під яким розуміється встановлена законодавством сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак. Наявність цих ознак є обов'язковою, оскільки діяння без таких ознак не є проступком. Проведення в справі про адміністративне правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю в разі відсутності події і складу адміністративного правопорушення [2, с. 35]. Особливістю застосування інституту адміністративної відповідальності в транспортній сфері є те, що диспозиції багатьох правових норм, як і в кримінальному праві є бланкетними, тому при їх застосуванні необхідно звертатися до різних положень та джерел технічного характеру, до змісту окремих технічних норм, які встановлюють правила експлуатації та користування тими чи іншими видами транспорту. Інколи в цій сфері діють і змішані, техніко-юридичні норми [3, с. 56]. На відміну від Кримінального кодексу України, в процесі кодифікації адміністративного законодавства відпрацьована чітка система транспортних проступків. Відповідальність за них передбачена у главі десятій Кодексу України про адміністративні правопорушення "Адміністративні правопорушення на транспорті, у галузі дорожнього господарства і зв'язку". До транспортних проступків законодавцем віднесені: порушення правил безпеки руху і експлуатації на залізничному, повітряному, морському і річковому; порушення правил користування засобами залізничного, морського і річкового, автомобільного та електротранспорту; порушення правил пожежної безпеки на залізничному, повітряному, морському і річковому транспорті; порушення водіями правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів; керування транспортними засобами особами в стані сп'яніння і тими, що не мають права управління; порушення правил утримання доріг, норм і стандартів стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху, невиконання

приписів про усунення таких порушень, випуск на лінію технічно несправних транспортних засобів, допуск до управління транспортними засобами водіїв у стані сп'яніння, а також осіб, що не мають права на управління; порушення правил руху пішоходами та іншими учасниками дорожнього руху; порушення правил, спрямованих на забезпечення збереження вантажів, пошкодження магістральних трубопроводів, доріг, залізничних переїздів і інших споруд або порушення правил їх утримання [2, с. 27]. Родовим об'єктом адміністративних проступків на транспорті виступають суспільні відносини, що складаються в процесі експлуатації та користування транспорту, а також у галузі шляхового господарства. Ці проступки посягають на нормальну роботу транспорту, безпеку руху, загрожують життю та здоров'ю людей, спричиняють матеріальну шкоду. З об'єктивної сторони, адміністративні правопорушення на транспорті характеризуються тим, що можуть вчинятися як шляхом протиправних дій (наприклад, керування транспортними засобами, що знаходяться в стані сп'яніння [2, с.86], так і шляхом бездіяльності (наприклад, ненадання транспортних засобів працівникам міліції і медичним працівникам [2, с. 105]. Суб'єктом адміністративних порушень на транспорті може бути будь-яка фізична особа, якій виповнилось 16 років. Суб'єктивна сторона правопорушень характеризується наявністю як умислу, так і необережності.

Отже, протягом останніх років в Україні спостерігається досить стійка тенденція поширення адміністративних правопорушень на транспорті. Для зменшення їх кількості потрібна, по-перше, зміна мислення та поведінки людей, досконале розуміння ситуації, починаючи від державного службовця і закінчуючи споживачем транспортних послуг. Мається на увазі підвищення культурного, морального рівня, правової культури, правосвідомості. Удосконалення діяльності органів державного контролю за дотриманням правил дорожнього руху всіма учасниками. На мою думку, питання про адміністративні правопорушення на транспорті залишається актуальним та потребують додаткового наукового дослідження, тому що охоплює не лише велику кількість нормативно-правових актів, а також різноманітність правопорушень, які виникають в результаті правовідносин при умовах розвитку нової, сучасної держави в правовому і економічному аспектах.

Література

1. Правопорушення : Державний комітет статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення: за станом на 1 березня 2013 року. – К : Велес, 2013. – 176 с.
3. Черній В. В. Поняття запобігання адміністративним правопорушенням / Черній В. В., Колмиков В. М. // Науковий вісник Київського національного університету внутрішніх справ. – 2009. – № 2. – С. 73-77.

УДК 342.9:347.824(043.2)

Ткаченко А. К., Шведа Н. І.,
студентки,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Юринець Ю. Л., к.ю.н.

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

Розвиток ринкових відносин, структурна перебудова економіки, перерозподіл прав власності на засоби виробництва визначили глобальні зміни у всіх галузі транспорту. Стабільна робота всіх його видів стала сьогодні справою надзвичайної політичної й економічної важливості. Особливо в наш час рівень загроз уданій галузі є значно більшим, ніж в інших галузях суспільних відносин. Стан транспортної інфраструктури підійшов до критичного рівня. Значна її частина експлуатується за межами нормативного терміну, інша наближається до цього терміну. Як наслідок, істотно погіршується ситуація з безпеки роботи транспорту, а особливо авіаційного.

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 [1].

Головними причинами транспортних подій називаються від-

сутність належного контролю стану безпеки руху у сфері транспорту і недосконалість законодавства в цій сфері. Так, впродовж 2008 р., першого кварталу 2009 р. в країні відбулося 158 авіаційних подій, 4 катастрофи, 3 аварії, 14 серйозних інцидентів і 137 інцидентів. У результаті цих всіх подій загинуло 26 осіб, порушено 15 кримінальних справ [2].

При порушенні правил безпеки польотів, настає адміністративна відповідальність. Під її поняттям розуміють 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 [3, 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 майнової 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 [4, с. 34].

Кодекс України про адміністративні правопорушення передбачає відповідальність за: порушення правил безпеки польотів, порушення правил поведінки на повітряному судні порушення правил міжнародних польотів, порушення встановлених на повітряному транспорті правил пожежної безпеки, порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на повітряному транспорті, порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на повітряному транспорті [5].

Крім цього, непоодинокими є також випадки порушень повітряного законодавства у частині недотримання правил перевезення пасажирів і вантажів, перевищення обмежень по по-