

адміністративне затримання особи, особистий огляд, огляд речей та їх вилучення; заборона експлуатації повітряного судна (у разі відсутності або прострочення посвідчення (відповідного сертифікату) про придатність до польотів тощо); відсторонення членів екіпажу повітряного судна від керування повітряним транспортним засобом у разі наявності достатніх підстав вважати, що вони перебувають у стані сп'яніння або не мають відповідних документів на право керування транспортним засобом.

#### *Література*

1. Адміністративне право України: підруч. / за заг. ред. Т. О. Коломоєць. – К.: Істина, 2008. – 457 с.
2. Стеценко С. Г. Адміністративне право України: навч. посіб. / С. Г. Стеценко. – К.: Атіка, 2007. – 624 с.
3. Колпаков В. К. Адміністративне право України: підруч. / В. К. Колпаков; [шеф-ред. В. С. Ковальський]. – К.: Юрінком Інтер, 1999. – 736 с.
4. Адміністративне право України: підруч. / [Ю. П. Битяк, В. В. Богуцький, В. М. Гаращук та ін.]; за ред. Ю. П. Битяка; Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. – Х.: Право, 2004. – 583 с.
5. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

УДК 342.92(043.2)

**Остапенко О. Р.**, студент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Розум І. О., к.ю.н.

### **АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СУБ'ЄКТІВ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ – ЮРИДИЧНИХ ОСІБ**

Повітряний транспорт – невід'ємна та надзвичайно важлива галузь світової та вітчизняної економіки, що прямо слідує з приписів п. 5 ч. 1. ст. 92 Конституції України, яка відносить організацію та експлуатацію транспорту до сфери виключно законодавчого регулювання. Але зі змісту ч. 1 ст. 1187 Цивільного кодексу України вбачається, що діяльність, пов'язана з експлуатацією повітряного транспорту, розглядається законодавцем як джерело підвищеної небезпеки. Соціально-економічні зміни, що відбувалися в Україні, суттєво вплинули на становлення та розвиток права, прийняття фундаментальних кодифікованих та звичайних законів, норми яких регулюють різноманітні суспільні відносини в державі. Проблеми, пов'язані з проголошенням євроінтеграційного курсу і правовим регулюванням різних сфер та галузей суспільного життя,

викликали активізацію нормотворчої діяльності. В той самий час, створення нової правової бази не може не спонукати певних напрямків досліджень, зокрема в авіаційній галузі. З прийняттям нової редакції Повітряного кодексу України від 19.05.2011 № 3393-VI (далі – ПКУ) [1] авіаційна спільнота вступила в новий етап правового регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України. Преамбульні норми ПКУ недвозначно вказують на цілі такого регулювання: гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах. Термін «авіаційна діяльність» у ПКУ визначається як діяльність фізичних та юридичних осіб у галузі авіації та/або організація повітряного руху України. Аналіз понять «організація повітряного руху», «цивільна авіація» (п.п. 74, 102 ч. 1 ст. 1 ПКУ), авіації як галузі, що є складовою частиною транспортної системи країни (Положення про використання повітряного простору України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 № 401 [2]) дає підстави визначити два основних елементи цих дефініцій – суб'єкти та об'єкти авіаційної діяльності. Суб'єктно-об'єктний склад авіаційної діяльності дозволяє достатньо точно їх визначити: суб'єкт авіаційної діяльності - фізичні та юридичні особи не- залежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації; об'єкти авіаційної діяльності - повітряні судна, їх компоненти та обладнання, авіаційна наземна техніка та аеродромне обладнання, інженерно-технічні споруди, рухоме та нерухоме майно, що використовують ся для забезпечення авіаційної діяльності.

Новизною ПКУ (порівняно з ПКУ 1993 року) є те, що до нього включено Розділ XVIII (Відповідальність за порушення законодавства в галузі цивільної авіації), норми статей якого визначають відсилочно-бланкетне правило поведінки і визначено-відсилочну відповідальність за порушення законодавства в галузі цивільної авіації; фінансові санкції у вигляді штрафу за правопорушення в галузі цивільної авіації, що застосовуються до юридичних осіб - суб'єктів авіаційної діяльності; орган, уповноважений розглядати справи про правопорушення у галузі цивільної авіації; порядок накладення, оплати та стягнення штрафів за правопорушення в галузі цивільної авіації; порядок оскарження постанови у справі про правопорушення у галузі цивільної авіації. Статтею 126 ПКУ (Відповідальність за порушення законодавства в галузі цивільної авіації) визначено, що за протиправні дії юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробленням, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської діяльності в галузі цивільної авіації, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації, несуть

відповідальність згідно із законом. Статтею 127 ПКУ передбачуються фінансові санкції, які застосовуються до юридичних осіб - суб'єктів авіаційної діяльності. Поза межами ПКУ існують норми, що встановлюють відповідальність у вигляді штрафу для юридичних осіб. Так, відповідно до ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень» від 02.12.2010 № 2753-VI «підприємства (їх об'єднання), установи, організації, які здійснюють міжнародні пасажирські перевезення (перевізники), за невиконання обов'язку перевірити перед початком міжнародного пасажирського перевезення наявність у пасажирів документів, необхідних для в'їзду до держави прямування, транзиту, що призвело до перевезення чи спроби перевезення пасажирів через державний кордон України без необхідних документів, несуть відповідальність у вигляді штрафу від п'ятисот до однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожного такого пасажирів, але не більше двадцяти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за одне перевезення» [3]. Характеризуючи правову природу юридичної особи представники цивілістики відмічають, що вона існує як соціальна реальність, як той відокремлений комплекс, який є самостійним носієм прав та обов'язків і це не директор чи інший орган управління, не колектив працівників, а специфічний суб'єкт права, що є самостійним носієм не лише прав, а й інтересів, які відповідають інтересам її засновників, але не ототожнюються з ними. А сама юридична особа може бути притягнута до адміністративної відповідальності, у формі сплати так званих фінансових штрафів.

Статтею 239 ГКУ визначено види адміністративно-господарських санкцій, що можуть бути застосовані до суб'єктів авіаційної діяльності наступні: зупинення дії ліцензії на здійснення перевезень пасажирів, вантажів повітряним транспортом; анулювання ліцензії на здійснення перевезень пасажирів, вантажів повітряним транспортом; обмеження або зупинення діяльності, пов'язаної з експлуатацією повітряних ліній.

Грунтуючись на основоположних дослідженнях адміністративної відповідальності взагалі, адміністративної відповідальності юридичних осіб зокрема, можна визначити адміністративно-правову відповідальність суб'єктів авіаційної діяльності – юридичних осіб як особливий різновид сфери адміністративної відповідальності юридичних осіб, нормами якого встановлюється примусове, з додержанням встановленої процедури, застосування уповноваженим органом з питань цивільної авіації передбачених законодавством за вчинення порушень авіаційних правил України заходів впливу, які виконані правопорушником.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.

2. Положення про використання повітряного простору України: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 14. – Ст. 727.

3. Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень: Закон України від 2 грудня 2010 р. № 2753-VI // Відомості Верховної Ради України – 2010. – № 18. – Ст. 128.

УДК 343.79

**Остапчук Ю. Б.**, студентка,  
Навчально-науковий інститут права ім. І. Малиновського,  
Національний університет «Острозька академія», м. Острог  
Науковий керівник: Герасимчук О. П., к.ю.н., доцент

### **ОБ'ЄКТИВНІ ОЗНАКИ ЗЛОЧИНУ «ПРИМУШУВАННЯ ПРАЦІВНИКА ТРАНСПОРТУ ДО НЕВИКОНАННЯ СВОЇХ СЛУЖБОВИХ ОBOB'ЯЗКІВ» (СТ. 280 КК УКРАЇНИ)**

Статтею 280 КК України передбачається кримінальна відповідальність за примушування працівника залізничного, повітряного, водного, автомобільного, міського електричного чи магістрального трубопровідного транспорту до невиконання своїх службових обов'язків шляхом погрози вбивством, заподіянням тяжких тілесних ушкоджень або знищенням майна цього працівника чи близьких йому осіб. У статті також передбачені кваліфікуючі ознаки злочину: ті самі дії, вчинені повторно або за попередньою змовою групою осіб; дії, передбачені частинами першою або другою цієї статті, вчинені організованою групою або поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або такі, що спричинили загибель людей чи інші тяжкі наслідки [1].

У ч. 1 ст. 280 КК України об'єктивною стороною є примушування. В науці кримінального права дано наступне визначення цього виду діяння: примушування – це вимога, пред'явлена до працівника транспорту не виконувати покладені на нього обов'язки, що супроводжується погрозами [2]. Доцільним було б проаналізувати більш детально дане поняття, оскільки законодавець часто використовує його для визначення таких термінів як «вплив», «насильство», «погроза насильством».

На нашу думку, примушування як кримінально-правовий феномен, означає незаконний вплив на особу, метою якого є змусити її вчинити або не вчинити конкретні дії. Способи вчинення примушування є різними, але лише деякі з них перераховані в ст. 280 КК України: погроза вбивством, заподіяння тяжких тілесних ушкоджень або знищення майна цього