

**Хріщева О. Г.**, студентка,  
Економіко-правовий факультет,  
Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова, м. Одеса  
Науковий керівник: Стукаленко О. В., д.ю.н., доцент

## **ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Повітряний транспорт, будучи невід'ємною складовою частиною єдиної транспортної системи України, є однією з важливих базових галузей економіки нашої країни. Він покликаний своєчасно та якісно забезпечувати потреби фізичних, юридичних осіб та держави у перевезеннях, а також сприяти створенню умов для розвитку економіки.

На сучасному етапі населення України доволі активно пересувається повітряним транспортом, що зумовлює підвищення небезпеки, пов'язаної з його використанням, все частіше трапляються інциденти, спричинені так званим «людським фактором», у тому числі порушенням норм в сфері авіаційної діяльності.

Адміністративні правопорушення, хоча і не становлять великої суспільної небезпеки та не завдають значної шкоди, вчиняються частіше, ніж злочини, чим істотно підривають правопорядок та дисципліну на повітряному транспорті [3, с. 63]. Відповідно до статистичних даних, адміністративні проступки на повітряному транспорті – досить розповсюджена категорія адміністративних правопорушень.

Одним із дієвих механізмів підтримання правового порядку в суспільних відносинах, які складаються у сфері пасажирських перевезень, є адміністративна відповідальність, що застосовується до учасників цих відносин за вчинені ними правопорушення з метою організації нормального функціонування його суб'єктів, забезпечення громадської безпеки та громадського порядку на його об'єктах, профілактики та боротьби з правопорушеннями.

При цьому, на жаль, розгляд питання щодо адміністративної відповідальності за правопорушення на повітряному транспорті ускладнюється тим, що нині бракує комплексних правових та наукових досліджень стосовно юридичної відповідальності за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті.

Тому, на нашу думку, проблематика питання щодо адміністративної відповідальності за правопорушення на повітряному транспорті є актуальною.

Глава 10 КУпАП, яка називається «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку» містить відповідальність за адміністративні правопорушення на транспорті, у тому числі у галузі повітряного транспорту.

Відповідно до ст. 23 КУпАП мірою відповідальності є адміністративне стягнення, – ефективний засіб перевиховання правопорушників, а також попередження скоєння нових правопорушень як самими правопорушниками, так і іншими особами [2].

Проте санкції, як міра відповідальності за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті, мають низку недоліків, одним серед яких є їх розмір – неадекватний ступеню їх шкідливості для суспільства, що робить санкцію малоефективною.

Погоджуємось з думкою Н. В. Гришиної з приводу того, що адміністративно-деліктне законодавство досі не приведено у відповідність до сучасних реалій, з точки зору передбачених у ньому розмірів та видів адміністративних стягнень [1, с. 162].

Відтак, розміри штрафів, що містять санкції ст.ст. 111, 112, 113 КУпАП, в десятки (а інколи і в 100) разів перевищують розміри штрафів, встановлені за аналогічні правопорушення на інших видах транспорту, а також за інші правопорушення на тому ж повітряному транспорті [3, с. 63].

Диспропорція передбачених законом розмірів стягнень яскраво виявляється на прикладі порівняння санкції за порушення правил фотографування на борту повітряного судна (ч. 2 ст. 112 КУпАП) – штраф у розмірі від 20 до 300 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян та санкції за порушення встановлених на повітряному транспорті правил пожежної безпеки (ч. 2 ст. 120 КУпАП) – штраф у розмірі від 3 до 7 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян тощо [2].

Також зазначаємо, що недоліком санкцій окремих статей КУпАП (а саме: ч. 5 ст. 111 та ст. 113) є те, що КУпАП не передбачає в якості додаткових стягнень позбавлення права керування повітряним судном, сертифікату, а також позбавлення ліцензії (для суб'єктів господарювання), адже, на нашу думку, закріплення додаткових положень у зазначених статтях мало б практичне значення для профілактики таких правопорушень.

Іншим недоліком Кодексу про адміністративні правопорушення є те, що в ньому не передбачено адміністративної відповідальності юридичних осіб за правопорушення у сфері цивільної авіації.

Згідно із нормами КУпАП, суб'єктами адміністративних проступків у галузі повітряного транспорту є фізичні осудні особи, що досягли 16-річного віку.

Водночас Повітряний кодекс України зазначає, що суб'єктами правопорушень у сфері цивільної авіації є як фізичні, так і юридичні особи.

Підсумовуючи вищесказане, ми вважаємо за доцільне більше уваги приділяти науковим дослідженням стосовно адміністративної відповідальності за правопорушення на повітряному транспорті, переглянути та замінити розміри штрафів, що містять санкції ст. 111, 112, 113 КУпАП більш пропорційними ступеню їх шкідливості для суспільства, внести до санкцій окремих статей КУпАП (а саме: ч. 5 ст. 111 та ст. 113) в якості додаткових стягнень позбавлення права керування повітряним судном, сертифікату та позбавлення ліцензії (для суб'єктів господарювання), а також закріпити в КУпАП адміністративну відповідальність юридичних осіб за правопорушення у сфері цивільної авіації відповідно до Повітряного кодексу України.

#### *Література*

1. Гришина Н. В. Соціально-правовий аспект адміністративної відповідальності: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Н. В. Гришина. – Харків, 2007. – 197 с.

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-Х [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>

3. Філіппов А. В. Адміністративна відповідальність за правопорушення на повітряному транспорті в законодавстві України: актуальні проблеми / А. В. Філіппов // Бюлетень Міністерства юстиції України – 2013. – № 2. – С. 61-67.

УДК 629.7(477)(043.2)

**Шило С. В.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Єряшов Є. К., старший викладач

### **ВПЛИВ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА РОЗВИТОК АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ**

Підписання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС (далі – САП) є одним із пріоритетних завдань на порядку денному в Україні. Імплементация Угоди про САП передбачена Угодою про асоціацію між Україною та ЄС і Стратегічним планом розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року. Приєднання України до авіаційного простору ЄС призведе до