

Бондаренко Д. Ю., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

ДОТРИМАННЯ ПРИНЦИПУ НОРМАТИВНОЇ ВИЗНАЧЕНОСТІ ЯК ВАЖЛИВИЙ ЕЛЕМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

Ефективність практичної реалізації юридичних норм перебуває у прямій залежності від ступеня дотримання законодавцем у процесі нормотворення основоположних принципів права, зокрема принципу нормативної визначеності (що передбачає чіткість, зрозумілість та однозначність формулювання правової норми). Численні прогалини та колізії у вітчизняному законодавстві створюють істотні передумови проблем правозастосування. Не виключенням є і сфера регулювання суспільних відносин, що виникають в галузі цивільної авіації.

Варто звернути увагу хоча б на те, що у чинних нормативно-правових актах відсутнє єдине визначення поняття «авіаційна безпека»: так, у ст. 1 Повітряного кодексу України його визначено як «захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів» [3]. В той же час у ч. 3 Закону «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» цей термін визначається як «комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність» [4]. З одного боку, правило вирішення конкуренції норм каже про перевагу спеціального закону над загальним (тобто Закону над Кодексом), з іншого – загальний закон, прийнятий пізніше, має перевагу над спеціальним... Отже, виникає колізія у праворозумінні базового елементу авіаційної безпеки, а саме визначення сутності цього поняття. Тому, не дивно, що питання диференціації відповідальності за правопорушення на авіаційному транспорті також залишається доволі дискусійним та неоднозначним.

Кодексом України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) визначено, що адміністративна відповідальність настає за правопорушення, передбачені цим Кодексом, якщо останні за своїм характером не тягнуть за собою кримінальної відповідальності (ч. 2 ст. 9) [2]. Проте, звертаючись, наприклад, до ст. 113 КУпАП та ст. 334 Кримінального кодексу України (далі – ККУ) [1] бачимо певну колізію, що виникла внаслідок недотримання принципу чіткості та конкретності формулювання правової норми: обидва кодекси містять абсолютно однакові назви статей – «Порушення правил

міжнародних польотів», але структура правової норми в них дещо різниться. Якщо диспозицію ст. 334 ККУ можна назвати описовою (адже одразу дається пояснення, що розуміється під порушенням таких правил: «вліт в Україну або виліт з України без відповідного дозволу, а також недодержання зазначених у дозволі маршрутів, місць посадки, повітряних трас, коридорів або ешелонів»), то диспозиція однойменної статті КУпАП (ст. 113) є «найпростішою» з простих – в точності відтворює назву статті, при цьому не даючи жодних пояснень щодо тлумачення ознак даного правопорушення. Таким чином не визначається склад діянь, вчинення яких було б підставою для притягнення осіб до адміністративної відповідальності.

Звичайно, юридично освічена людина може звернутися до науково-практичного коментаря, аби прояснити для себе склад даного адміністративного правопорушення, але він не є нормативним джерелом, тому трактування норми цієї статті є проявом суб'єктивної точки зору фахівців-науковців – авторів відповідного видання. Така правова колізія є підґрунтям для зловживання правом з боку суб'єктів, зацікавлених в обранні саме адміністративної відповідальності як засобу державного примусу за вчинене протиправне діяння. Адже, виходячи із теорії, відомо, що заходи адміністративної відповідальності, а також наслідки притягнення до неї є більш м'якими у порівнянні з кримінальною. Головним аспектом даної проблеми є можливість варіювання виду і розміру санкцій, що застосовуватимуться до порушника. Зокрема, санкція ст. 113 КУпАП передбачає накладення штрафу від шістдесяти до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, в той же час стаття ККУ під санкцією зазначає штраф від двохсот до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеження волі на строк до п'яти років, або позбавлення волі на той самий строк, із конфіскацією повітряного судна. Тож, як бачимо, різниця у видах санкцій за вчинення однойменного правопорушення при притягненні до різних видів юридичної відповідальності більш, ніж значна.

Тому, вважаємо, що для превенції випадків недобросовісного правосуддя у справах щодо порушення правил міжнародних польотів, перш за все повинно існувати чітке нормативне роз'яснення такого формулювання. Законодавство має містити чітке розмежування протиправних діянь, які за своєю формою та наслідками відносяться чи то до адміністративних, чи до кримінальних правопорушень. Таким чином, вбачається доцільним внесення поправок (доповнень) до відповідних статей кодифікованих актів України (що визначають підстави притягнення до відповідальності та перелік відповідних діянь), які міститимуть якомога повніші описові диспозиції, або хоча б відсилатимуть до нормативно-правових актів, в яких таке описове пояснення міститься.

Література

1. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. № 2341-ІІ (із змінами та доп.) // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25-26. – Ст. 131.
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-Х // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – додаток до № 51. – Ст. 1122.
3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – С. 2024, Ст. 536.
4. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20 лютого 2003 р. № 545-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 17. – Ст. 140.

УДК 347.463 (043.2)

Вітюк К. О., студентка,
Інститут екологічної безпеки,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Хом'яченко С. І., к.ю.н., доцент

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Забезпечення екологічних прав громадян є головним завданням нашої держави, особливо в умовах сучасної екологічної та соціально-економічної ситуації в Україні. Політичні та економічні перетворення, що відбулися в Україні з часу набуття нею незалежності, обумовили розроблення нових державно-правових механізмів забезпечення екологічної безпеки, зокрема й у галузі цивільної авіації.

Цивільна авіація – найперспективніша для розвитку взаємодії держави та бізнесу, є невід'ємним елементом транспортної галузі й має важливе значення для господарства України. Утім авіаційний транспорт – один із найбільш уразливих об'єктів і може становити значну загрозу для населення. Так, встановлено, що внаслідок роботи двигунів лише одного повітряного судна за один рейс до атмосфери викидаються понад 76,5 тонн продуктів згорання вуглецевого пального та вуглекислого газу. При цьому середня тривалість перебування цих частинок в атмосфері – близько двох років [1].

Проблема забезпечення екологічної безпеки в галузі цивільної авіації завжди була об'єктом вивчення українських правознавців, тому обрана тема дослідження досі актуальна.

Поняття екологічної безпеки було закріплене в Законі України від 25 червня 1991 р. «Про охорону навколишнього природного середовища»,