

УДК 351.84

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.8.22>**Оксана Брусакова,**

канд. філософ. наук,

декан факультету № 6

Харківського національного університету внутрішніх справ

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

Наголошено, що нині збільшується кількість вчинення адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті як фізичними, так і юридичними особами. Про це свідчить достатня кількість інформації, яка висвітлюється у засобах масової інформації, так і судово практика щодо окремих громадян, які вчиняють правопорушення під час польотів, наприклад: вживання спиртних напоїв, користування засобами радіозв'язку з борту повітряного судна, порушення норм чинного законодавства щодо перевезення небезпечних речовин або предметів. Саме це зумовлює необхідність розглянути питання адміністративної відповідальності за правопорушення на авіаційному транспорті. У статті проаналізовано наукові позиції вчених щодо розуміння адміністративної відповідальності на авіаційному транспорті та запропоновано власне його розуміння. Запропоновано адміністративну відповідальність за правопорушення на авіаційному транспорті розуміти як відповідну правову форму реакції держави щодо захисту національних інтересів та захисту населення у сфері забезпечення авіаційної безпеки, що передбачає застосування утовноваженим органами (посадовими особами) до порушника (фізичних та юридичних осіб) адміністративних стягнень за вчинення порушень загальнообов'язкових авіаційних правил України в порядку і на умовах, передбачених нормами адміністративного законодавства. Виокремлено та розкрито зміст складу адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті. Вказано особливості притягнення до адміністративної відповідальності фізичних та юридичних осіб за правопорушення на авіаційному транспорті. Звернуто увагу на необхідність внесення змін до чинного законодавства щодо виокремлення окремої глави в КУпАП, яка б вміщувала в себе адміністративні правопорушення на авіаційному транспорті, а також запровадження додаткових стягнень за правопорушення на авіаційному транспорті.

Ключові слова: юридична відповідальність, адміністративна відповідальність, авіаційний транспорт, авіаційна безпека, безпека авіації, безпека польотів.

Постановка проблеми. Нині збільшується кількість адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті, вчинених як фізичними, так і юридичними особами. Про це свідчить достатня кількість інформації, яка висвітлюється у засобах масової інформації, а також судово практика щодо окремих громадян, які вчиняють правопорушення під час польотів, як-то: вживання спиртних напоїв, користування засобами радіозв'язку з борту повітряного судна, порушення норм чинного законодавства щодо перевезення небезпечних речовин або предметів. Водночас юридичні особи вчиняють правопорушення, пов'язані із порушенням порядку використання повітряного простору України, експлуатації повітряного судна без документів, що дають право виконувати польоти тощо. У зв'язку з цим постає необхідність розглянути питання адміністративної відповідальності за правопорушення на авіаційному транспорті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Говорячи про адміністративну відповідальність, варто вказати, що цій проблематиці присвячено достатньо уваги вченими-адміністративістами, які висвітлювали свою правову позицію в монографіях, наукових статтях, підручниках, науково-практичних коментарях до законодавства, серед яких варто назвати, В. Б. Авер'янова, О. М. Бандурку, О. І. Безпалову, О. К. Безсмертного, Ю. П. Битяка, А. С. Васильєва, І. П. Голосніченко, О. В. Джафарову, Є. В. Додіна, В. В. Зуй, Р. А. Калюжного, С. В. Ківалова, В. К. Колпакова, А. Т. Комзюка, Д. М. Лук'янца, О. І. Остапенко, В. П. Петкова, В. К. Шкарупу, Х. П. Ярмакі, С. О. Шатраву та інших. Якщо говорити про адміністративну відповідальність за правопорушення на авіаційному транспорті, то маємо епізодичні праці, в яких звертається увага на деякі аспекти запровадження та реалізації санкцій за порушення встановлених загальнообов'язкових правил

у галузі авіації; їх авторами є: Я. Й. Баган [1], А. С. Бичков [2], Н. В. Дараганова [3], Є. К. Єряшов [5], І. Я. Козачок [5], А. О. Собакарь [6], А. В. Філіппов [7; 8] та ін.

Виклад основного матеріалу. Відповідальність як суспільний інститут є предметом дослідження різних гуманітарних наук. У наукових працях вчених сьогоденні є достатня кількість їх визначень, і це зрозуміло, оскільки кожна наука має свій предмет, методи і мету дослідження. Але саме в теорії права відповідальність набуває реального, практичного, до певної міри прагматичного значення. Це пов'язано, по-перше, з тим, що норми права загалом і норми юридичної відповідальності зокрема мають формально визначений характер, і, по-друге, з тим, що юридична відповідальність здійснює охорону і захист суттєвих суспільних благ. Крім того, дієвість правових норм багато в чому залежить від можливості застосування санкцій за їх невиконання [9, с. 11].

Вченими звертається увага на певні особливості адміністративної відповідальності за правопорушення на повітряному транспорті. Так, Н. В. Дараганова вважає, що адміністративну відповідальність за правопорушення на повітряному транспорті слід розглядати як різновид юридичної відповідальності, яка є сукупністю адміністративних правовідносин, що виникають у зв'язку з адміністративними правопорушеннями на повітряному транспорті, та яка передбачає застосування уповноваженими органами, посадовими особами органів повітряного транспорту передбачених законом адміністративних стягнень до осіб, які вчинили ці правопорушення [3, с. 84]. Водночас щодо деяких правопорушень, які вчиняються на авіаційному транспорті, застосовуються норми інших законодавчих актів, хоча за змістом бажано би було передбачити відповідальність відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення.

І. Я. Козачок наголошує, що особливістю адміністративної відповідальності в галузі повітряного транспорту є те, що багато норм, якими встановлюються певні правила поведінки в цій галузі та регулюються інші правовідносини, за порушення яких настає адміністративна відповідальність, є бланкетними, мають відсильний характер [5, с. 109]. З цим варто погодитись, оскільки в КУпАП передбачено адміністративну відповідальність за порушення правил безпеки польотів та правил поведінки на повітряному судні; інші види правопорушень, які вчиняються юридичними та фізичними особами, відображено в Повітряному кодексі України, Законі України «Про відповідальність пере-

візників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень» [10], які за змістом можна віднести до адміністративних правопорушень.

Насправді адміністративна відповідальність як у будь-якій галузі суспільних відносин, так і в галузі цивільної авіації застосовується з метою спонукання фізичних і юридичних осіб до дотримання встановлених у цій галузі різноманітних правил поведінки, забезпечення публічного порядку та безпеки на об'єктах цивільної авіації [5, с. 109].

Доречно назвати наукову працю Є. К. Єряшова, який доводить, що адміністративно-правова відповідальність суб'єктів авіаційної діяльності – юридичних осіб – це різновид підінституту 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 [4, с. 37]. У цьому визначенні, скоріше, надається розуміння адміністративно-юрисдикційної діяльності уповноваженого суб'єкта, що полягає у розгляді справи про порушення законодавства в галузі цивільної авіації та застосуванні відповідних заходів впливу.

А. В. Філіппов наголошує на необхідності посилення відповідальності за вчинення адміністративних правопорушень у галузі цивільної авіації шляхом підвищення розмірів штрафів та запровадження додаткових стягнень для цієї категорії правопорушень у вигляді анулювання ліцензії у суб'єктів господарювання у сфері авіаційної діяльності, сертифіката (свідоцтва) експлуатанта повітряного судна тощо [7, с. 66-67]. Позиція вченого є слушною в частині як збільшення розміру штрафів, так і застосування додаткових видів стягнень. Беззаперечно, маємо можливість спостерігати проникнення галузі адміністративного права в інші галузі, і в цьому контексті доречно вести мову про адміністративно-господарську відповідальність.

А. С. Бичков звертає увагу, що сьогодні в адміністративній відповідальності за порушення правил безпеки польотів нагромаджено чимало проблем, зумовлених як недосконалістю нормативно-правового регулювання, так і недоліками тлумачення й застосування правових норм, труднощами функціонування самої системи державного управління безпекою польотів, проблемами кадрового, матеріально-фінансового, організаційного та іншого забезпечення її управлінської діяльності [2].

Я. Й. Баган виокремлює особливу роль адміністративної відповідальності, яка слугує дієвим правовим засобом правоохоронного призначення в галузі повітряного транспорту, що застосовується з метою організації нормального функціонування його суб'єктів, забезпечення публічного порядку та безпеки на його об'єктах, профілактики та боротьби з різними правопорушеннями [1, с. 103].

В умовах сьогодення нормативно-правове забезпечення адміністративної відповідальності за правопорушення на авіаційному транспорті здійснюється Кодексом України про адміністративні правопорушення (КУпАП), Повітряним кодексом України та низкою законів, що містять норми, які передбачають адміністративну відповідальність на авіаційному транспорті.

Зазначимо, що адміністративна відповідальність у Кодексі України про адміністративні правопорушення встановлена трьома способами: 1) бланкетним способом (шляхом відсилання до нормативно встановлених правил, порушення яких утворює об'єктивну сторону адміністративного правопорушення); 2) шляхом зазначення у відповідній статті кодифікованого акта конкретних правил, порушення яких тягне за собою настання адміністративної відповідальності. При цьому охоронювані адміністративно-правовою санкцією правила повинні виступати елементом окремих нормативних актів законодавчих і виконавчих органів; 3) встановленням заборони, порушення якої утворює об'єктивну сторону адміністративного правопорушення безпосередньо в нормі Особливої частини законодавчого акта про адміністративні правопорушення [11, с. 91-92]. Зазначене стосується й адміністративної відповідальності за правопорушення на авіаційному транспорті.

У контексті зазначеного варто вести мову про класифікацію правопорушень на авіаційному транспорті залежно від суб'єкта вчинення правопорушення – це фізичні та юридичні особи. Підтвердженням зазначеного є відповідальність за правопорушення, передбачена КУпАП та Повітряним кодексом України.

Аналіз положень Кодексу України про адміністративні правопорушення дає можливість виокремити такі склади адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті: порушення правил безпеки польотів (ст. 111 КУпАП); порушення правил поведінки на повітряному судні (ст. 112 КУпАП); порушення правил міжнародних польотів (ст. 113 КУпАП); порушення правил пожежної безпеки на залізничному, мор-

ському, річковому і повітряному транспорті (ст. 120 КУпАП); порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті (ст. 133 КУпАП); підроблення проїзних квитків і знаків поштової оплати (ст. 135-1 КУпАП); порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на повітряному транспорті (ст. 137 КУпАП).

Слід зазначити, що Кодекс України про адміністративні правопорушення вищезазначені склади адміністративних правопорушень відображає в главі 10 «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку», тобто не відведено окремої глави, яка передбачала б відповідальність за правопорушення на авіаційному транспорті або в цілому авіаційній діяльності. Про виокремлення окремої глави в КУпАП, яка б вміщувала в себе адміністративні правопорушення на авіаційному транспорті, йдеться в працях таких вчених-адміністративістів, як Я. Й. Баган, Н. В. Дараганова, С.Т. Гончарук, І. Я. Козачок, А. В. Філіппов та ін.

Подальший хід дослідження спрямуємо на аналіз складу зазначених адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті. Зважаючи на те, що до складу адміністративного правопорушення входять його об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт і суб'єктивна сторона [12, с. 195; 13, с. 163], таку схему аналізу цих елементів доцільно використовувати надалі.

Об'єкт правопорушення визначається характером суспільної шкідливості цього правопорушення, а також тими соціальними цінностями, які захищаються конкретною адміністративно-правовою нормою. Правильне та чітке встановлення об'єкта у разі порушення норм чинного законодавства на авіаційному транспорті має важливе теоретичне та практичне значення, оскільки саме об'єкт дозволяє визначити соціально-політичну сутність цього проступку, встановити його суспільно небезпечні наслідки, сприяє правильній кваліфікації діяння, а також відмежуванню його від суміжних посягань. Об'єкт адміністративного правопорушення можна визначити як ті суспільні відносини, яким правопорушення заподіює шкоду або створює загрозу її заподіяння [14, с. 176].

С. Т. Гончарук вважає, що об'єктом посягання адміністративних правопорушень в галузі повітряного транспорту виступають суспільні відносини, що складаються в процесі функціонування авіаційних підприємств, установ та інших об'єктів цивільної авіації, встановленого порядку управління в галузі повітряного транспорту, дотримання

в цій галузі різноманітних правил, забезпечення громадського порядку та громадської безпеки [15].

У зв'язку з цим об'єктом адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті є суспільні відносини у сфері безпеки на авіаційному транспорті. Повітряний кодекс України оперує термінами «авіаційна безпека», «безпека авіації» та «безпека польотів». Але безпосереднє звернення до ст. 10 Повітряного кодексу України надає можливість зазначити, що безпека авіації є найбільш широким за змістом поняттям і складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки [16].

В адміністративно-правовій літературі об'єктивна сторона визначається як такий елемент складу правопорушення, що охоплює собою ознаки, які визначають акт зовнішньої поведінки правопорушника [17, с. 109; 18, с. 268]. Дослідження ознак об'єктивної сторони поряд з аналізом інших елементів певного складу адміністративного проступку дає змогу надати достовірну правову оцінку суспільно шкідливим діям, зокрема діям, що порушують норми чинного законодавства в галузі цивільної авіації.

Загалом, чітке визначення ознак об'єктивної сторони складу адміністративного правопорушення на авіаційному транспорті необхідне для правильної юридичної оцінки цього суспільно шкідливого діяння.

Вченими-адміністративістами підкреслюється, що зміст об'єктивної сторони адміністративного проступку становлять такі ознаки, як діяння (дія чи бездіяльність), його шкідливі наслідки, причинний зв'язок між діянням та наслідками, місце, час, обстановка, спосіб, знаряддя та засоби вчинення проступку [17, с. 109; 18, с. 268].

Виходячи зі змісту ст. 9 КУпАП, обов'язковим складником об'єктивної сторони адміністративного проступку є дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність [19]. Отже, у разі відсутності діяння адміністративна відповідальність виключається.

З огляду на виокремлені вищезазначені склади адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті, можна зазначити, що об'єктивна сторона правопорушень виражається у таких формах:

– розміщення в районі аеродрому будь-яких знаків і пристроїв, схожих на маркувальні знаки і пристрої, прийняті для розпізнання аеродромів, або спалювання

піротехнічних виробів без дозволу адміністрації аеропорту, аеродрому, або влаштування об'єктів, які сприяють масовому скупченню птахів, небезпечних для польотів повітряних суден (формальний склад);

– невиконання правил про розміщення нічних і денних маркувальних знаків або пристроїв на будівлях і спорудах (формальний склад);

– пошкодження аеродромного устаткування, аеродромних знаків, повітряних суден та їх устаткування (матеріальний склад);

– прохід або проїзд без належного дозволу по території аеропортів (крім аеровокзалів), аеродромів, об'єктів радіо- і світлозабезпечення польотів (формальний склад);

– виконання польотів з порушенням нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації (формальний склад);

– невиконання особами, які перебувають на повітряному судні, розпоряджень командира судна (формальний склад);

– порушення правил фотографування, кінозйомки і користування засобами радіозв'язку з борту повітряного судна (формальний склад);

– порушення правил міжнародних польотів (формальний склад);

– порушення встановлених на повітряному транспорті правил пожежної безпеки (формальний склад);

– порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на повітряному транспорті (формальний склад);

– виготовлення з метою збуту, збут або використання завідомо підроблених квитків повітряного транспорту та інших проїзних документів і документів на перевезення вантажу;

– пошкодження пломб і запірних пристроїв контейнерів, зривання з них пломб, пошкодження окремих вантажних місць та їх упаковки, пакетів, а також огорож складів, які використовуються для виконання операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів на повітряному транспорті;

– пошкодження контейнерів і транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів на повітряному транспорті.

Виходячи з норм КУпАП, суб'єктом вчинення адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті є фізична осудна особа, яка на момент вчинення адміністративного правопорушення досягла шістнадцятирічного віку [19]. У контексті зазначеного досягнення суб'єктом адміністративного проступку віку, з якого може наставати адміністративна відповідальність, та його осудність є однією з обов'язкових умов визнання особи винною та відповідальною за вчинене.

Таким чином, суб'єктом вчинення адміністративного правопорушення на авіаційному транспорті є фізичні особи, зокрема:

1) фізичні особи (пошкодження аеродромного устаткування, аеродромних знаків, повітряних суден та їх устаткування, прохід або проїзд без належного дозволу по території аеропортів (ст. 111 КУпАП); невиконання розпоряджень командира судна, порушення правил фотографування, кінозйомки і користування засобами радіозв'язку з борту повітряного судна (ст. 112 КУпАП) тощо;

2) особильного складу (порушення правил міжнародних польотів (ст. 113 КУпАП); виконання польотів з порушенням нормативно-правових актів (ст. 111 КУпАП) тощо);

3) посадові особи (невиконання правил про розміщення нічних і денних маркірувальних знаків або пристроїв на будівлях і спорудах (ч. 2 ст. 111 КУпАП); порушення встановлених на повітряному транспорті правил пожежної безпеки (ч. 2 ст. 120 КУпАП) тощо.

Аналіз складів адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті дає можливість констатувати, що дані статті мають спеціальні ознаки, які вказують на особливості правового становища суб'єктів і дозволяють диференціювати відповідальність різних категорій осіб, забезпечуючи тим самим справедливий правову оцінку скоєного діяння [21, с. 64].

Спеціальні ознаки виконують одну з двох функцій: по-перше, вони можуть бути конструктивними ознаками простих складів, а це означає, що до адміністративної відповідальності за відповідні правопорушення притягаються лише спеціальні суб'єкти; по-друге, вони можуть бути кваліфікуючими ознаками кваліфікованих складів [21, с. 65-66].

Відповідно до ч. 2 ст. 111 КУпАП за невиконання правил про розміщення нічних і денних маркірувальних знаків або пристроїв на будівлях і спорудах накладається штраф на громадян від п'ятдесяти до чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Водночас за ці дії притягаються до відповідальності посадові особи, на яких накладається штраф від шістдесяти до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [19]. У таких випадках за конкретні дії до адміністративної відповідальності може бути притягнутий будь-який громадянин, що досяг 16-річного віку, а вчинення подібних дій спеціальним суб'єктом оцінюється як вчинення правопорушення з кваліфікованим складом [21, с. 66].

Щодо суб'єктивної сторони порушення на авіаційному транспорті варто говорити про відображення відповідних психічних

процесів, що проходили у свідомості порушника в момент вчинення адміністративного проступку, усвідомлення його вчинення та оцінку результату. Отже, суб'єктивна сторона правопорушення характеризує волю порушника і детермінує його поведінку як у момент вчинення правопорушення, так і після його вчинення. У зв'язку з цим суб'єктивну сторону ми розглядаємо як внутрішню сторону (характеристику) об'єктивної сторони.

Таким чином, аналіз адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті дає можливість визначити, що суб'єктивна сторона характеризується наявністю вини у формі як умислу, так і необережності.

Водночас ст. 126 Повітряного кодексу України регламентується, 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 [16].

Виходячи зі змісту даної статті, суб'єктом відповідальності за порушення законодавства в галузі цивільної авіації є фізичні та юридичні особи. Але подальший аналіз Повітряного кодексу України дає змогу стверджувати, що за правопорушення в галузі цивільної авіації застосовується відповідальність тільки до юридичних осіб як суб'єктів авіаційної діяльності у вигляді накладення штрафу.

Більшість вчених, які досліджували питання реалізації держаної політики у галузі цивільної авіації, наголошували на необхідності запровадження більш дієвих видів санкцій, ніж штраф.

Водночас звернення до ч. 2 т. 10 Повітряного кодексу України дає можливість зазначити, що з метою забезпечення безпеки цивільної авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює комплекс заходів, спрямованих на запобігання виникненню авіаційних подій, серед яких:

а) заборони, скасування, тимчасового припинення або зміни виконання будь-яких видів польотів і авіаційної діяльності у разі виявлення загрози безпеці авіації або їх невідповідності встановленим стандартам і авіаційним правилам України;

б) анулювання, тимчасове припинення дії сертифікатів, свідоцтв, ліцензій, дозволів, обмеження прав, наданих цими документами, скасування погодження кандидатур згідно з частиною десятою цієї статті;

в) накладення штрафів та вжиття інших заходів щодо забезпечення безпеки авіації.

В аспекті зазначеного доречно було б у 18 розділі даного кодексу і передбачити, що за порушення законодавства в галузі цивільної авіації можуть застосуватися санкції, як-то: анулювання, тимчасового припинення дії сертифікатів, свідоцтв, ліцензій, дозволів, обмеження прав, наданих цими документами тощо.

Як зазначає А. В. Стрельников, юридичні особи здатні акумулювати значно більші фінансові, матеріальні, інтелектуальні ресурси для досягнення своєї мети, ніж окрема фізична особа, що має як позитивну, так і негативну сторону, оскільки порушення встановленого порядку управління та державної дисципліни, скоєне юридичною особою, може завдати значно більшої шкоди державі і суспільству, ніж проступок окремої фізичної особи [20].

З цього приводу Т. О. Зима наголошує, що адміністративна відповідальність юридичних осіб регламентується значною кількістю правових норм, які входять до правового інституту адміністративної відповідальності і утворюють окремий підінститут «Адміністративна відповідальність юридичних осіб» [23, с. 10].

У цьому аспекті слушним є аналіз нормативно-правових актів пострадянських країн – Азербайджанської Республіки, Киргизької Республіки та Республіки Казахстан – щодо встановлення адміністративної відповідальності з досліджуваного питання. Законодавчими актами, які регламентують адміністративну відповідальність за порушення правил на авіаційному транспорті, передбачено адміністративну відповідальність як фізичних, так і юридичних осіб, що відображено у відповідних кодексах.

Як зазначав Т. О. Зима, для підвищення ефективності адміністративної відповідальності юридичних осіб необхідно провести принаймні часткову кодифікацію нормативних актів, що її встановлюють. Така кодифікація може бути проведена як на базі КУпАП, так і шляхом прийняття нового закону, який би регламентував виключно адміністративну відповідальність юридичних осіб. [23, с. 10].

Зазначимо, що відповідно до ст. 129 Повітряного кодексу України протоколи про правопорушення в галузі цивільної авіації мають право складати керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації та його заступники, державні інспектори та уповноважені на проведення перевірок посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації, керівники аеропортів,

начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їхні заступники [16].

Крім того, складати протокол про адміністративні правопорушення за порушення правил безпеки польотів (стаття 111 КУпАП); порушення правил поведінки на повітряному транспорті (стаття 112 КУпАП); порушення правил міжнародних польотів (стаття 113 КУпАП); порушення правил пожежної безпеки на повітряному транспорті (частина друга статті 120 КУпАП), а також порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на повітряному транспорті (частина третя статті 133 КУпАП) мають право Голова Державіаслужби України та його заступники, державні інспектори, уповноважені на проведення перевірок посадові особи Державіаслужби України, керівники аеропортів, начальники служб авіаційної безпеки аеропортів та їхні заступники [24].

Водночас від імені Державіаслужби України розглядати справи про правопорушення і накладати стягнення мають право Голова Державіаслужби України, його заступники, державні інспектори та уповноважені на проведення перевірок посадові особи Державіаслужби України [24].

Висновок

Отже, адміністративна відповідальність за правопорушення на авіаційному транспорті – це відповідна правова форма реакції держави щодо захисту національних інтересів та захисту населення у сфері забезпечення авіаційної безпеки, що передбачає застосування уповноваженим органами (посадовими особами) за вчинення порушень загальнообов'язкових авіаційних правил України до порушника (фізичних та юридичних осіб) адміністративних стягнень в порядку і на умовах, передбачених нормами адміністративного законодавства.

Список використаних джерел:

1. Баган Я. Й. Адміністративно-правове забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпро, 2018. 224 с.
2. Бичков А.С. Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польотів : автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2010. 19 с.
3. Дараганова Н.В. Юридична відповідальність за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті: дискусійні питання. *Юридична наука*. 2011. № 4/5. С. 83-90.
4. Єряшов Є. К. Адміністративно-правова відповідальність суб'єктів авіаційної діяльності – юридичних осіб. *Часопис Академії адвокатури України*. 2014. № 22. С. 33–39.

5. Козачок І. Я. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2015. 217 с.

6. Собакарь А. О. Адміністративно-правові засади державного контролю за безпекою польотів на авіаційному транспорті : монографія. Донецьк: Донбас, 2011. 203 с.

7. Філіппов А. В. Адміністративна відповідальність за правопорушення, що посягають на безпеку цивільної авіації: дискусійні питання. *Юридична Україна*. 2006. № 6. С. 26–30.

8. Філіппов А. В. Необхідність посилення адміністративної відповідальності за правопорушення в сфері безпеки цивільної авіації. *Юридична Україна*. 2007. № 1. С. 30–34.

9. Мота А.Ф. Адміністративна відповідальність військовослужбовців за законодавством України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2003. 205 с.

10. Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень : Закон України від 10.01.2002 № 2920-III URL : <https://zakon.rada.gov.ua/go/2920-14> (дата звернення: 15.07.2020).

11. Крижановська В.А. Адміністративна відповідальність в адміністративному праві України : сучасне розуміння, нові підходи : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2016. 258 с.

12. Скакун О.Ф., Подберезский Н.К. Теория права и государства : учебник. Харків, 1997. 496 с.

13. Административное право Украины (Общая часть) : учебное пособие. Харків, 1999. 224 с.

14. Адміністративне право України : підручник / Ю.П. Битяк, В.М. Гарашук, О.В. Дьяченко та ін. ; за ред. Ю.П. Битяка. Київ : Юрінком Інтер, 2005. 544 с.

15. Гончарук С. Т. Гончаренко А. П. Посилення адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки польотів. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2013. № 1. С. 5-9.

16. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI URL : <https://zakon.rada.gov.ua/go/3393-17> (дата звернення: 15.07.2020).

17. Коваль Л. Адміністративне право України: Курс лекцій (Загальна частина). Київ: Основи, 1994. 154 с.

18. Колпаков В.К. Адміністративне право України : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2001. 752 с.

19. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X URL : <https://zakon.rada.gov.ua/go/80731-10> (дата звернення: 15.07.2020).

20. Науково-практичний коментар Кодексу України про адміністративні правопорушення / за заг. ред. С.В. Петкова. Київ : Юрінком Інтер, 2020. 792 с.

21. Благодарний А.М. Адміністративна відповідальність за порушення законодавства про державну таємницю : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2006. 200 с.

22. Стрельников А.В. Адміністративна відповідальність за порушення законодавства про рекламу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2004. 198 с.

23. Зима О.Т. Адміністративна відповідальність юридичних осіб : дис. канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2001. 164 с.

24. Про затвердження Порядку накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті : наказ Мінінфраструктури від 26.12.2011 № 637 URL : <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0073-12> (дата звернення: 15.07.2020).

Oksana Brusakova. Administrative liability for violations in air transport

It is emphasized that today the number of committing administrative offenses on air transport by both individuals and legal entities is increasing. Evidence of this is the sufficient amount of information covered in the media, both from the content of case law on individual citizens who commit offenses during flights, such as drinking soft drinks, using radio equipment on board the aircraft, violation of applicable law regarding the transportation of dangerous substances or objects. This presupposes the need to pay attention to the issues of administrative liability for air traffic offenses. The article analyzes the scientific positions of scientists on the understanding of administrative responsibility in air transport and offers its own understanding. It is proposed to understand administrative liability for air traffic offenses as an appropriate legal form of state response to the protection of national interests and protection of the population in the field of aviation security, and provides for the application of authorized bodies (officials) to the violator (individuals and legal entities) administrative penalties compulsory aviation rules of Ukraine, in the manner and under the conditions provided by the norms of administrative legislation. The content of administrative offenses on air transport is singled out and disclosed. The peculiarities of bringing to administrative responsibility of individuals and legal entities for offenses on air transport are indicated. Attention was drawn to the need to amend the current legislation to separate a separate chapter in the Code of Administrative Offenses, which would include administrative offenses in air transport, as well as the introduction of additional penalties for offenses in air transport. It is determined that administrative liability for an offense on air transport is an appropriate legal form of state response to the protection of national interests and protection of the population in the field of aviation security, and provides for the application of authorized bodies (officials) to the violator (individuals and legal entities) committing violations of the mandatory aviation rules of Ukraine, in the manner and under the conditions provided by the norms of administrative legislation.

Key words: legal responsibility, administrative responsibility, air transport, aviation safety, aviation safety, flight safety.