

Очевидно, що відносини у суспільстві (у тому числі – охоронювані санкціями адміністративно-правових норм) складаються не лише навколо матеріальних речей, а й навколо здоров'я людини, людської поведінки (дій та бездіяльності), духовних, культурних та інших нематеріальних благ, певного порядку, певних умов, вимог, процедур тощо. Саме такі відносини становлять об'єкт адміністративних проступків, передбачених ст. 173-2 КУпАП «Вчинення насильства в сім'ї», ст. 175-1 КУпАП «Куріння тютюнових виробів у заборонених місцях», ст. 183 КУпАП «Завідомо неправдивий виклик спецслужб», ст. 185-5 КУпАП «Перешкодження явці до суду народного засідателя, присяжного», ст. 187 КУпАП «Порушення правил адміністративно-го нагляду» та багатьох інших. Порушення цих відносин передбачає неминучий вплив на їх «ядро», котре однак не може бути ідентифіковане як певне фізичне тіло.

Ідея про те, що предметом адміністративного проступку можуть виступати тільки матеріальні речі, фактично означає визнання безпредметності величезного кола суспільно-небезпечних діянь: від дрібного хуліганства (ст. 173 КУпАП) до недобросовісної конкуренції (ст. 164-3 КУпАП).

Крім того, окремі адміністративно-деліктні норми прямо передбачають здатність «неречових» об'єктів бути предметом адміністративного проступку. Так, наприклад, Митний Кодекс України встановлює адміністративне стягнення у вигляді конфіскації товарів – безпосередніх предметів порушення митних правил (ст. 471 МКУ). Товари як предмет порушення митних правил фігурують також у диспозиціях переважної більшості адміністративно-деліктних норм, закріплених Главою 68 МКУ. У той же час п. 57 ст. 4 Митного Кодексу відносить до таких товарів «електроенергію, що переміщується лініями електропередачі». Таким чином, вітчизняний законодавець виходить з того, що електроенергія, як суто фізичний процес (а не матеріальна річ), здатна бути безпосереднім предметом адміністративних проступків і навіть підлягати конфіскації.

У цьому зв'язку показовим є приклад науки кримінального права, представники якої традиційно відносять до «предметів злочину» різноманітні неречові об'єкти: енергію, інформацію та інші «нематеріальні утворення».

На підставі викладеного можна констатувати, що предметом адміністративних проступків виступають не лише фізичні тіла, але й інші, «неречові» явища об'єктивного світу.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – додаток до № 51. – Ст. 1122.
2. Остапенко О. І. Кваліфікація адміністративних правопорушень : [монографія] / О. І. Остапенко. – Львів : Львівський інститут внутрішніх справ, 2000. – 173 с.
3. Гончарук С. Т. Адміністративне право України : [навчальний посібник] / С. Т. Гончарук. – К. : НАВСУ, 2000. – 240 с.
4. Калюжний Р. А. Адміністративне право України : [навчальний посібник] / Забарний Г. Г., Калюжний Р. А., Шкарлупа В. К. – К. : Вид-во «Паливода», 2003. – 212 с.
5. Колпаков В. К. Адміністративне право України : [підручник] / В. К. Колпаков. – Юрінком Інтер, 2000. – 752 с.
6. Гуржій А. В. Об'єкт правопорушення як критерій структуризації адміністративно-деліктного законодавства / А. В. Гуржій, Ю. О. Мельник // Юридична наука. – 2015. – № 4. – С. 14-19.
7. Гуржій Т. О. Предмет адміністративного делікту / Т. О. Гуржій // Право України. – 2006. – №7. – С. 25-27.
8. Митний Кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 44-45, № 46-47, № 48. – Ст. 552.

## СИСТЕМА СУБ'ЄКТІВ, ПРАВОМОЧНИХ ВИРІШУВАТИ СПРАВИ ПРО ПРОСТУПКИ В СФЕРІ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

### SYSTEM OF BUSINESS EMPOWERED TO RESOLVE CASES ABOUT MISCONDUCT IN SECURITY CIVIL AVIATION

Гусар О.А.,  
к.ю.н.

Національний авіаційний університет

Цивільна авіація це авіація, яка використовується для задоволення потреб економіки і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, а також для виконання польотів у приватних цілях [1]. Під безпекою польотів в сфері цивільної авіації прийнято розуміти стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня. Вона є часткою поняття «безпека авіації», до якого входять: а) безпека польотів, б) авіаційна безпека, в) екологічна безпека, г) економічна безпека, д) інформаційна безпека.

Діяння, які кваліфікуються порушеннями правил безпеки польотів і тягнуть адміністративну відповідальність визначені у статті 111 «Порушення правил безпеки польотів» Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) [2]. Ними є: а) розміщення в районі аеродрому будь-яких знаків і пристроїв, схожих на маркірувальні знаки і пристрої, прийняті для розпізнання аеродромів; б) спалювання піротехнічних виробів без дозволу адміністрації аеропорту (аеродрому); в) влаштування об'єктів, які сприяють масовому скупченню птахів, небезпечних для польотів повітряних суден.

Крім згаданих діянь, порушення правил безпеки польотів слід визнати порушення правил поведінки на повітряному судні, відповідальність за які встановлена статтею 112 КУпАП, а саме – невиконання особами, які перебувають на повітряному судні, розпоряджень командира судна [3].

Провадження у справах про адміністративні проступки, що порушують правила безпеки польотів вирізняється серед інших проваджень за низкою критеріїв. Це, насамперед, особливості органів, які здійснюють провадження, специфіка актів, якими оформляється процесуальна діяльність, процедури їх оформлення, його швидкість, економічність та інші.

Система суб'єктів, які уповноважені розглядати справи про порушення правил безпеки польотів, розгалужена і різноманітна. Втім, центральне місце у її структурі належить органам і посадовим особам, на яких покладено і забезпечення безпеки польотів.

Згідно ч. 1 ст. 228 КУпАП, справи про адміністративні правопорушення, передбачені статтями 111 (крім порушень, вчинених на аеродромах, не внесених до державного

реєстру аеродромів України, поза територією аеродромів та на посадкових майданчиках), частиною першою статті 112 розглядають переважно органи повітряного транспорту. Детально порядок розгляду справ про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті регулюється Інструкцією з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті [4].

Від імені органів повітряного транспорту, відповідно до ч. 2 ст. 228 КУпАП, розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право: керівник спеціально уповноваженого органу виконавчої влади у галузі цивільної авіації України та його заступники – за адміністративні правопорушення, передбачені статтею 111, частиною першою статті 112; начальник інспекції спеціально уповноваженого органу виконавчої влади у галузі цивільної авіації України та його заступник, інспектори та регіональні інспектори спеціально уповноваженого органу виконавчої влади у галузі цивільної авіації України, керівники авіапідприємств та аеропортів або їх заступники, начальники служб організації перевезень авіапідприємств та аеропортів, командири повітряних суден; посадкові особи спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту, що виконують контрольно-ревізійні функції; начальники загонів і окремих команд воєнізованої охорони авіапідприємств (аеропортів) – за адміністративні правопорушення, передбачені статтею 111, частиною першою статті 112. При цьому розмір штрафу, що накладається посадовими особами спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту, що виконують контрольно-ревізійні функції, начальниками служби організації перевезень авіапідприємств (аеропортів), начальниками окремих команд воєнізованої охорони авіапідприємств (аеропортів), не може перевищувати чотирьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Крім цього, значна кількість адміністративних правопорушень на повітряному транспорті, згідно КУпАП, можуть розглядатись також іншими органами. Це адміністративні комісії при виконавчих органах міських рад розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені частинами першою, третьою, четвертою і п'ятою статті 111 КУпАП, якщо правопорушення вчинені на аеродромах, не внесених до державного рес-

стру аеродромів України, поза територією аеродромів та на посадкових майданчиках (ч. 1 ст. 218 КУпАП); судді місцевих судів (районних, районних у місті, міських чи міськрайонних) розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені частиною другою статті 112 КУпАП (ст. 221 КУпАП); відповідно до ч. 1 ст. 222 КУпАП органи внутрішніх справ (міліція) розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 111 КУпАП; згідно ч. 2 ст. 222 КУпАП, від імені органів внутрішніх справ (міліції) справи про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 111 КУпАП, мають право розглядати начальники або заступники начальників районних, міських, районних у містах відділів (управлінь) внутрішніх справ, а також інші працівники міліції, на яких покладено нагляд за додержанням відповідних правил.

З вищевказаних правових норм неважко зрозуміти, що однакові правопорушення уповноважені розглядати різні органи, юрисдикція яких перетинається. Тому необхідно чітко розмежувати в КУпАП адміністративну юрисдикцію цих органів.

З цього приводу доречно врахувати думку Т.О. Коломоєць [5, с.10] щодо необхідності, з метою захисту прав громадян і удосконалення юрисдикційної діяльності, звужити коло органів і посадових осіб, уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення і посилити їх спеціалізацію.

В сфері порушення правил безпеки польотів така реформа дозволить підвищити ефективність юрисдикційної діяльності спеціалізованих суб'єктів, водночас звільнивши виконавчі органи міських рад, а також суддів місцевих судів від виконання цих обтяжливих (враховуючи специфіку справ, що вимагають спеціальних знань та досвіду) функцій. Щодо суддів можна навести ще й додатковий аргумент – переважаність їх іншими справами.

Причини авіаційної події встановлюються актом льотно-технічної комісії, що призначається по кожному випадку авіаційної події, коли настали тяжкі наслідки. Висновки такої комісії є однією з юридичних підстав для слідчих і судових органів при вирішенні питання про притягнення до юридичної відповідальності. Про всі порушення правил безпеки польотів складається адміністративний протокол, який складають уповноважені особи згідно ст. 255 КУпАП.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Повітряний кодекс України: Закон від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України, 2011, N 48-49, ст.536.
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Введений в дію Постановою Верховної Ради Української РСР від 07.12.1984 // Відомості Верховної Ради Української РСР – 1984. – додаток до № 51. – Ст. 1122.
3. Kolpakov V. Subject matter of Ukrainian administrative law: the concept evolution / Valerii Kolpakov // Scientific Letters of Academic Society of Michal Baludansky. – Slovakia, Košice : Academic Society of Michal Baludansky, 2014. – No 2. – P. 66-68.
4. Інструкція з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті : Затверджена наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації 2 листопада 2005 р. № 823 // Офіційний Вісник України. – 2005. – № 52. – Ст. 3376.
5. Коломоєць Т.О. Штрафи за законодавством про адміністративні правопорушення: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Т.О. Коломоєць. – Х., 1999. – 17с.