

УДК 347.823.4 (045)

**Н. В. Дараганова**, старший викладач кафедри цивільного права і процесу Юридичного інституту «Інститут повітряного і космічного права» Національного авіаційного університету

## ЗАКОНОДАВЧЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ОСІБ ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА УКРАЇНИ

Юридичний інститут «Інститут повітряного і космічного права» НАУ

*У статті автор пропонує власне визначення поняття адміністративної відповідальності екіпажу повітряного судна України, розглядаються питання щодо правового регулювання дисциплінарної відповідальності авіаційного персоналу цивільної авіації України.*

**Ключові слова:** екіпаж повітряного судна, повітряне судно, адміністративна відповідальність, авіаційний персонал.

У загальному процесі євроінтеграції особливе місце займає інтеграція авіаційної галузі України до авіаційного простору Європейського Союзу. В умовах сьогодення, як зазначають фахівці [1, с. 8], у зв'язку з інтенсифікацією використання повітряного простору, підвищується і небезпека, пов'язана з його використанням як для осіб, що здійснюють діяльність щодо використання, зберігання або утримання повітряних суден, так і для людей та об'єктів, що знаходяться на землі. У зв'язку з цим актуальним є питання і про відповідальність за порушення правил і норм, пов'язаних з повітряним пересуванням та з безпекою польотів.

Слід зазначити, що в Україні нині відсутні комплексні правові дослідження, присвячені аналізу правопорушень та адміністративної відповідальності на повітряному транспорті, ті ж нечисленні дослідження, що проводились за часів існування СРСР є застарілими і не можуть повною мірою відповідати сьогоdnішнім реаліям [2]. Щодо адміністративної відповідальності екіпажу повітряного судна, то на сьогодні мають місце лише малочислені публікації наукових статей, які опосередковано торкаються питання адміністративної відповідальності екіпажу повітряного судна.

Зазначена ситуація спонукала до розгляду дискусійних питань, пов'язаних з адміністративною відповідальністю осіб екіпажу

повітряного судна України, у межах даної статті.

Крім проблеми, пов'язаної з відсутністю комплексних наукових досліджень адміністративної відповідальності на повітряному транспорті, існує й інша проблема – досі тривають наукові дискусії та суперечки щодо інституту адміністративної відповідальності загалом. З цього приводу С. Т. Гончарук констатує, що, незважаючи на те, що проблемам інституту адміністративної відповідальності присвячені десятки наукових праць, навчальних посібників, дисертаційних досліджень різного рівня тощо, не можна стверджувати, що цей правовий інститут досліджений всебічно і що в ньому відсутні окремі прогалини. Досить торкнутись хоча б питання визначення самого поняття цього виду правової відповідальності та її сутності, щодо якого в адміністративно-правовій теорії немає єдності і досі [3, с. 55].

Справді, навіть чинний КУпАП, що містить розд. 2 під назвою «Адміністративне правопорушення і адміністративна відповідальність», не розкриває поняття адміністративної відповідальності.

Незважаючи на зазначену законодавчу невизначеність щодо поняття адміністративної відповідальності, враховуючи наукові дослідження Ю. П. Битяка, І. П. Голосніченка, С. Т. Гончарука, Л. В. Ковалюка, В. К. Колпакова, Ю. М. Козлова, О. Є. Луньова,

Д. М. Лук'янця, Л. Л. Попова та ін., вважаємо, що адміністративну відповідальність екіпажу повітряного судна України можна визначити як вид 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) передбачених законом адміністративних стягнень до осіб екіпажу повітряного судна, які вчинили адміністративний проступок.

Усіх суб'єктів адміністративних правопорушень на повітряному транспорті ми поділяємо на дві групи.

До першої групи суб'єктів адміністративних правопорушень на повітряному транспорті відносимо працівників галузі цивільної авіації, до другої групи – осіб, які не входять в категорію працівників галузі цивільної авіації, тобто всіх інших осіб. Члени екіпажу повітряного судна, на час виконання ними своїх службових повноважень, належать до першої групи.

Зауважимо, члени екіпажу повітряного судна, можуть і не входити в першу категорію суб'єктів адміністративних правопорушень на повітряному транспорті. Це трапляється у випадку, коли адміністративні правопорушення були скоєні ними не під час виконання своїх службових обов'язків, а під час їх законодавчо встановленого часу відпочинку. В цивільній авіації час, коли, на перший погляд, член екіпажу повітряного судна, не виконує напряду свої службові обов'язки, часто не є часом відпочинку, а входить до категорії «робочий час». Наприклад, «час естафети» – це час, протягом якого екіпаж повітряного судна перебуває за межами базового аеропорту (у місці тимчасового проживання), чекаючи продовження польоту, або «час перебування у резерві» – це визначений період часу, упродовж якого екіпаж повітряного судна має виконати політ за першим викликом. Згідно з Правилами визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України (затверджені наказом Мінтрансу України від 2 квітня 2002 р. № 219), робочий час члена екіпажу повітряного судна включає: польотний час; передпольотну підготовку; час післяпольотної робо-

ти; час очікування вильоту з не залежних від екіпажу повітряного судна причин в аеропортах, на оперативних точках та в інших місцях його перебування у разі ненадання умов для відпочинку; час перебування на різних чергуваннях або в резерві; час, який витрачає екіпаж повітряного судна на аналіз польотів, учбово-тренажерну підготовку, проходження медичного огляду та інші види робіт, що передбачаються правилами внутрішнього трудового розпорядку та керівництвом з виконання польотів експлуатанта; час перельоту (переїзду) членів екіпажу повітряного судна як пасажирів для виконання ними польоту з іншого аеродрому; час естафети.

Наступним питанням є питання щодо особливості притягнення до відповідальності осіб екіпажу цивільного повітряного судна.

Так, традиційно, до осіб, на яких поширюється дія статутів або спеціальних положень про дисципліну, відносились і певні категорії працівників цивільної авіації, – працівники експлуатаційних підприємств, навчальних закладів, льотно-випробувальних станцій заводів тощо. А згідно з КУпАП, певні категорії осіб, на яких поширюється дія дисциплінарних статутів, за вчинення адміністративних правопорушень несуть дисциплінарну відповідальність (ст. 15).

Історично склалось, що, у зв'язку зі складністю та особливістю діяльності галузі цивільної авіації, окрім загальних правових норм, які стосувались дисципліни праці та розповсюджувались на всіх працівників галузі, в цивільній авіації були запроваджені і спеціальні норми, закріплені у статутах про дисципліну. Члени екіпажу повітряного судна (незалежно від того, до льотного складу чи до обслуговуючого персоналу була віднесена посада), як особи, на яких поширювалась дія статуту про дисципліну, у випадках, прямо передбачених статутом, несли, за вчинення адміністративних правопорушень, дисциплінарну відповідальність, а в інших випадках – адміністративну відповідальність на загальних підставах.

Норма про те, що всі працівники галузі цивільної авіації, на яких поширювалась дія статуту про дисципліну, у випадках, прямо передбачених статутом, несуть, за вчинення адміністративних правопорушень, дис-

циплінарну відповідальність, діяла до 1989 р. [4]. З цього часу і донині у галузі цивільної авіації України відсутній статут або спеціальне положення про дисципліну і, відповідно, відсутня норма про застосування дисциплінарної відповідальності, за вчинення адміністративних правопорушень, що, на наш погляд, є не виправданим.

Не викликає сумнів, що діяльність в цивільній авіації ставить підвищені вимоги щодо необхідної організованості, злагоженості, чіткості і оперативності всіх служб підприємств, організацій і установ цивільної авіації, а також щодо необхідності сумлінного, точного і своєчасного виконання працівниками своїх службових обов'язків, наказів і розпоряджень керівників. Саме з метою підвищення відповідальності певних категорій працівників цивільної авіації, попередження значних негативних наслідків, настання яких пов'язано з невиконанням або виконанням неналежним чином цими працівниками своїх посадових обов'язків, були запроваджені спеціальні норми, викладені у статутах про дисципліну працівників цивільної авіації.

На наш погляд, в Україні постала потреба у розробці та прийнятті Статуту про дисципліну авіаційного персоналу цивільної авіації України, після прийняття якого доцільним буде і внесення змін до ст. 15 КУпАП щодо: по-перше, визначення кола осіб, на рівні галузі економіки, на яких поширюється дія норми цієї статті щодо застосування дисциплінарної відповідальності за вчинення адміністративних правопорушень, у тому числі і осіб авіаційного персоналу цивільної авіації; по-друге, встановлення переліку адміністративних правопорушень, з посиланням на відповідні статті КУпАП, за які зазначені особи нести будуть дисциплінарну відповідальність згідно з статутами або спеціальними положеннями про дисципліну.

Розглядаючи питання адміністративної відповідальності осіб екіпажу цивільного повітряного судна, варто відзначити, що відповідно до гл. 10 КУпАП «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку», відповідальність за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті визначена ст. ст. 111–113, ч. 2 ст. 120, ч. 3 ст. 133, 137. При цьому україн-

ське законодавство не містить поняття «адміністративне правопорушення на повітряному транспорті», не відокремлює ці правопорушення від загального масиву адміністративних правопорушень на транспорті, що є прогалиною КУпАП.

Погоджуємось з думкою А. В. Філіппова, що недостатня структурованість деліктного законодавства є його недоліком. Фактично на сьогодні є доцільним виділення в КУпАП окремої частини, присвяченій правопорушенням на повітряному транспорті, однак, на наш погляд, запропонована ним назва «Адміністративні проступки, що посягають на безпеку цивільної авіації» [5, с. 26] не є вдалою і не може відобразити весь масив адміністративних правопорушень, які скоюються на повітряному транспорті.

Так, автор запропонованої назви відзначає, що: «на повітряному транспорті може вчинитися величезна кількість адміністративних правопорушень, але далеко не всі з них спрямовані проти його нормального функціонування і ще менше мають основним (а не додатковим) об'єктом посягання на безпеку цивільної авіації, як адміністративні правопорушення [6, с. 27]». Однак, якщо проаналізувати це питання детальніше, то слід враховувати, що нині в цивільній авіації на безпеку польоту впливає настільки велика кількість чинників, як основних, так і другорядних, до того ж вони часто тісно переплітаються між собою, що створюється ціла система, чи комбінація цих чинників. Умовно її можна визначити як «комбінацію основних та другорядних чинників, що впливають на безпеку польоту», в якій не тільки основні фактори впливають на безпеку польоту, але часто серйозний вплив на безпеку польоту відіграють і т. зв. «додаткові»/«неосновні»/«другорядні» чинники, які до того ж іноді є каталізаторами, що призводять до збою всієї системи безпеки польоту. Тобто в цивільній авіації поділ на основні і другорядні/неосновні/додаткові чинники, що впливають на безпеку польоту є достатньо умовним, суб'єктивним. А отже, якщо розглядати під таким кутом проблему структурованості адміністративних правопорушень, то назва окремої частини КУпАП, яку ми пропонуємо, а саме – «Адміністративні правопорушення

на повітряному транспорті», вважаємо, є більш вдалою, тому, що вона є родовою для всіх адміністративних правопорушень на повітряному транспорті, та визначає суть цих правопорушень, – посягання на суспільні відносини, пов'язані з нормальною та безпечною діяльністю цивільної авіації.

Аналіз змісту ст. ст. 111–113, ч. 2 ст. 120, ч. 3 ст. 133, 137 КУпАП дає підставу стверджувати, що всі ці статті, тією або іншою мірою, стосуються і осіб екіпажу повітряного судна, як суб'єктів посягань на суспільні відносини, пов'язані з нормальною та безпечною діяльністю цивільної авіації.

Слід також враховувати, що за деякі види правопорушень відповідальність установлена як кримінальним, так і адміністративним законодавством. Наприклад, за порушення правил міжнародних польотів встановлена відповідальність згідно з Кримінальним кодексом України (ст. 334 КК України) та КУпАП (ст. 113 КУпАП). У таких випадках винні особи згідно зі ст. 9 КУпАП несуть адміністративну відповідальність, якщо ці порушення за своїм характером не тягнуть за собою відповідно до закону кримінальної відповідальності. Відповідно до принципів кримінального і адміністративного законодавства, особа може бути притягнута до кримінальної чи адміністративної відповідальності тільки в тому випадку, якщо відповідальність за дію (чи бездіяльність) прямо передбачена конкретною статтею відповідного кримінального чи адміністративного законодавства. Тобто у кримінальному і адміністративному законодавстві наведений вичерпний перелік правопорушень, за які настає кримінальна чи адміністративна відповідальність і, які б небезпечні діяння не були зроблені, але якщо відповідальність за них не передбачена законом, то особа не може бути притягнута до кримінальної чи адміністративної відповідальності, навіть якщо наслідки таких діянь можуть бути особливо тяжкими.

Враховуючи це, доцільно, на основі наукових досліджень, прогнозів та спостережень за показниками, тенденціями тощо, вносити зміни в існуюче законодавство, направлені на забезпечення законності та запобігання вірогідним правопорушенням.

Так, нині в усьому світі серйозними темпами почала розвиватись авіація загального призначення (це цивільна авіація, яка, використовується на безоплатній основі), зокрема, спортивна авіація, дельтапланеризм, повітроплавання, ділова авіація. У США, наприклад, зареєстровано вже більше, ніж дві тисячі одних тільки приватних літаків. У цій країні надлегка авіація стала не тільки засобом пересування, а й значною статтею доходу до держбюджету, яка дає більше, ніж мільярд доларів на рік. За прибутковістю цей бізнес знаходиться одразу ж після виробництва автомобілів [7, с. 13].

В Україні існуюча система державного регулювання діяльності цивільної авіації була орієнтована на створення (розроблення і виробництво) та використання великих повітряних суден із злітною масою понад 5 700 кг. Тому на сьогодні дедалі гострішими стають проблеми, пов'язані як зі створенням, так і з використанням малих повітряних суден (зі злітною масою, що не перевищує 5 700 кг).

Поряд з цим у квітні 2007 р. був прийнятий за основу проект Закону України про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил безпеки польотів [8], де пропонується (ч. 5 ст. 111) скасувати адміністративну відповідальність щодо осіб, які використовують, експлуатують безмоторні повітряні судна з порушенням нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації.

Окрім означених існує і питання, за визначенням С. Т. Гончарука, щодо своєчасного відсторонення від керування повітряними суднами пілотів, які перебувають у стані сп'яніння та притягнення їх до адміністративної відповідальності [9, с. 8.37].

Справді, норми ст. 130 КУпАП «Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані сп'яніння» не поширюються на пілотів повітряних суден, бо під транспортними засобами, згідно з ст. 121 КУпАП, у ч. ч. 1 і 2 ст. 130 КУпАП розуміють всі види автомобілів, мотоциклів, тракторів та інших самохідних машин, трамваїв, троллейбусів та інших транспортних засобів, обладнаних двигуном з робочим об'ємом 50 куб. см і більше, а також причепи. Дії ж, передба-

чені ч. 3 ст. 130 КУпАП стосуються осіб, які керують річковими або маломірними суднами, тобто судноводіїв. При цьому де-факто, на сьогодні вже мають місце випадки керування повітряними суднами у стані сп'яніння. Так, приміром, Норвезький суд присудив до 5 місяців позбавлення волі командира екіпажу літака Ан-22, затриманого 8 січня 2007 р. за підозрою у вживанні спиртного.

У зв'язку з цим постала потреба внесення змін до КУпАП стосовно, по-перше, застосування адміністративних санкцій за керування повітряними суднами у стані сп'яніння, по-друге, застосування адміністративних санкцій до осіб, відповідальних за допуск осіб льотного екіпажу повітряного судна до керування повітряним судном у стані сп'яніння.

Тобто, на наш погляд, слід додати до ст. ст. 129 та 130 КУпАП окремі частини щодо встановлення адміністративної відповідальності за допуск осіб льотного екіпажу повітряного судна до керування повітряним судном у стані сп'яніння та за керування повітряним судном у стані сп'яніння.

При цьому, вважаємо, що адміністративна відповідальність за керування повітряними суднами має бути встановлена не тільки для пілота, а й для всіх інших осіб льотного екіпажу, які, перебуваючи у стані сп'яніння, зробили спробу приступити до виконання своїх обов'язків в якості члена льотного екіпажу повітряного судна. До того ж, адміністративна відповідальність на цих осіб має бути покладена тільки у випадку, коли стан їх алкогольного сп'яніння було виявлено до початку рейсу (медпрацівниками, командиром повітряного судна, іншими членами екіпажу повітряного судна, про що і було повідомлено керівництву). Якщо ж особа льотного екіпажу вжила алкогольні/наркотичні засоби під час короткострокової стоянки повітряного судна в аеропорту, або на борту повітряного судна під час польоту, то дані дії слід кваліфікувати, як злочинні, у зв'язку з тим, що зазначені дії створюють, за висловом М. М. Волкова, «явну загрозу» [10, с. 53] про наявність якої свідчить, по-перше, порушення безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту, якщо це створило небезпеку для життя людей або могло спричинити настання інших тяжких наслідків, передбачених

кримінальним законодавством (згідно з ч. 1 ст. 276 КК України); по-друге, про настання тяжких наслідків було наперед відомо і їх настання було неминуче для даного виду правопорушення; по-третє, тяжкі наслідки не наступили тільки в результаті випадкових обставин чи втручання третіх осіб.

Застосування санкцій за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті одночасно є ефективним засобом перевиховання правопорушників, а також попередження скоєння нових правопорушень як самими правопорушниками, так і іншими особами.

Однак, санкції, як міра відповідальності за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті, на наш погляд, мають деякі недоліки. Серед них, – наявність низьких розмірів штрафів та занадто великий діапазон цих розмірів. Про зазначений недолік свідчить прийняття за основу за основу вищезазначеного проекту Закону України про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил безпеки польотів, яким запропоновано збільшити розмір штрафу за порушення норм статей 111 «Порушення правил безпеки польотів» та 112 «Порушення правил поведінки на повітряному судні» КУпАП у середньому в десять раз. Приміром, за невиконання особами, які перебувають на повітряному судні, розпоряджень командира повітряного судна, на сьогодні передбачено попередження або накладення штрафу від одного до п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (ч. 1 ст. 112 КУпАП). Законопроектом же пропонується збільшити розмір штрафу за зазначене правопорушення і встановити його на рівні від двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Загалом, схвалюючи наміри законодавця щодо приведення системи штрафних санкцій у відповідність до вимог ефективності, справедливості встановлення цих санкцій, на нашу думку, не доцільно зупинятись у цьому питанні виключно на двох цих статтях КУпАП. Актуальною та логічною, враховуючи ступінь суспільної небезпеки, була б зміна всієї системи адміністративних штрафів на повітряному транспорті в плані збільшення їх розміру і за

інші правопорушення на повітряному транспорті, та зменшення відстані між максимальним та мінімальним розміром штрафів.

Що ж до питання про те, що в КУпАП розмір штрафів прив'язується до мінімумів доходів громадян, а не до мінімальної заробітної плати чи до прожиткового мінімуму, як на думку А. В. Філіпшова, і мало б бути, то, на наш погляд, поняття «неоподатковуваний мінімум доходів громадян» є лише складовою системи обрахунку розміру штрафів, яка, звичайно, не може реально впливати на конкретний розмір штрафу.

Також слід також враховувати, що поняття «неоподатковуваний мінімум доходів громадян» притаманно адміністративному законодавству України, як базове для системи обрахунку штрафів за адміністративні правопорушення. Як приклад, окрім КУпАП, вона застосовується і в Митному кодексі України (від 11 липня 2002 р.), і в Законі України «Про боротьбу з корупцією» (від 5 жовтня 1995 р.), і в Законі України «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення» (від 24 лютого 1994 р.), і в Законі України «Про відповідальність за повітряні перевезення пасажирів через державний кордон України без належних документів для в'їзду в Україну» (від 10 січня 2002 р.) та в інших законодавчих актах. А також і те, що категорії «мінімальна заробітна плата» та «прожитковий мінімум» є нестабільними величинами, зміни їх розміру відбуваються приблизно три-чотири рази протягом поточного року, що є доволі незручним для правильного обрахунку розмірів штрафу. На відміну від цих категорій, величина «неоподатковуваний мінімум доходів громадян» є достатньо стабільною, його розмір не змінювався з 01.10.1995 р. [11] і на даний час становить 17 гривень [12]. Отже, на нашу думку, на сьогодні немає підстав змінювати категорію «неоподатковуваний мінімум доходів громадян», як складову системи обрахунку штрафів в КУпАП на іншу.

Існує думка про те, що недоліком санкцій окремих статей є те, що КУпАП не передбачає в якості додаткових стягнень позбавлення права керування повітряним судном, сертифікату, а також ліцензії (для суб'єктів господарювання) [13, с. 61.6].

Для того, щоб дослідити суть цієї проблеми, потрібно знайти її корені. Історична ретроспектива свідчить про те, що питання щодо позбавлення права керування повітряним судном було врегульовано на рівні дисциплінарної відповідальності. Так, Статутом про дисципліну працівників цивільної авіації [14] в якості заходів дисциплінарного стягнення були передбачені наступні: звільнення від льотної роботи чи від керування повітряним рухом, а також від виконання іншої роботи, пов'язаної з забезпеченням безпеки польотів, і переведення на іншу роботу з урахуванням професії (спеціальності) на термін до одного року; звільнення від займаної посади, пов'язаною з льотною роботою, з керуванням повітряним рухом чи з іншою роботою по забезпеченню безпеки польотів, з вилученням чи без вилучення відповідного свідоцтва, з наданням роботи з урахуванням професії (спеціальності). Тобто виключно статутом про дисципліну врегулювалися питання щодо позбавлення права керування повітряним судном.

У зв'язку з тим, що ми пропонуємо прийняти Статут про дисципліну авіаційного персоналу цивільної авіації України, то саме в цьому нормативно-правовому акті, а не в КУпАП, на нашу думку, потрібно ввести такі дисциплінарні стягнення, як: позбавлення права керування повітряним судном, вилучення свідоцтва члена екіпажу повітряного судна. Що ж до позбавлення ліцензії, то дане питання вже врегульовано в законодавстві. Статтею 238 Господарського кодексу України «Застосування адміністративно-господарських санкцій до суб'єктів господарювання» встановлено, що за порушення встановлених законодавчими актами правил здійснення господарської діяльності до суб'єктів господарювання можуть бути застосовані уповноваженими органами державної влади або органами місцевого самоврядування адміністративно-господарські санкції, тобто, заходи організаційно-правового або майнового характеру, спрямовані на припинення правопорушення суб'єкта господарювання та ліквідацію його наслідків. Серед цих адміністративно-господарських санкцій передбачені і такі, як: зупинення дії ліцензії (патенту) на здійснення суб'єктом господарювання пев-

них видів господарської діяльності та анулювання ліцензії (патенту) на здійснення суб'єктом господарювання окремих видів господарської діяльності.

Підсумовуючи, зазначимо, що на сьогодні є актуальним та доцільним проведення комплексних правових досліджень, присвячених питанням адміністративної відповідальності на повітряному транспорті, в тому числі, і питанням адміністративної відповідальності екіпажу повітряного судна.

### Література

1. *Марчук В. М., Хоменко В. Н.* Особенности правового регулирования деятельности гражданской авиации в новых условиях хозяйствования. – К.: КИИГА, 1989. – С. 8.

2. *Алехин А. П.* Административная ответственность за правонарушения на транспорте. – М.: Юрид. лит., 1967. – 112 с.; Старков В. Г. Ответственность за нарушение правил, установленных на воздушном транспорте (методические рекомендации для практических работников ГА). – М.: Воздушный транспорт, 1986. – 62 с.

3. *Гончарук С. Т.* Адміністративна відповідальність: сутність та окремі проблеми трансформації на сучасному етапі // Повітряне і космічне право: Юридичний вісник. Наукові праці Національного авіаційного університету. – К.: НАУ, 2007. – С. 55.

4. *Перечень* утративших силу отдельных решений Правительства СССР по вопросам гражданской авиации, утвержден постановлением Совета Министров СССР от 14 сентября 1989 г. № 754 // ВРУ. Управління комп'ютеризованих систем. Т. 2. Законодавча база. – 2003 р.

5. *Філіннов А. В.* Адміністративна відповідальність за правопорушення, що посяга-

ють на безпеку цивільної авіації: дискусійні питання // Юридична Україна. – 2006. – № 6. – С. 26.

6. Там само. – С. 27.

7. *Давыдов Валерий.* Открытое небо // Авиация общего назначения. – 2004. – № 2. – С. 13.

8. *Про прийняття* за основу проекту Закону України про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил безпеки польотів від 10 квітня 2007 р. № 914-V: Постанова Верховної Ради України // Internet. – <http://www.rada.gov.ua>

9. *Гончарук С. Т.* Адміністративна відповідальність за правопорушення в галузі повітряного транспорту // Повітряне та космічне право: Матеріали V Міжнародної науково-технічної конференції «Авіа-2003». – Т. 8. – К.: НАУ, 2003. – С. 8.37.

10. *Волков М. М.* Воздушное право (часть специальная). – Вып. I. – Л.: Академия гражданской авиации, 1975. – С. 53.

11. *Лист* Державної податкової адміністрації від 10.08.2001 р. № 255/2/17-0216 // Бухгалтерія. – 2001. – № 40/2. – жовт.

12. *Про податок* з доходів фізичних осіб від 22 травня 2003 р. № 889-IV: Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 37. – Ст. 308.

13. *Філіннов А. В.* Адміністративна відповідальність за правопорушення в сфері безпеки цивільної авіації: необхідність посилення // НАУ, 2006 – С. 61.6.

14. *Устав* о дисциплине работников гражданской авиации, утвержден постановлением Совета Министров СССР от 4 мая 1975 г. № 363 «Об утверждении Устава о дисциплине работников гражданской авиации».

### Н.В. Дараганова

Законодательное регулирование ответственности членов экипажа воздушного судна Украины  
В статье автор предлагает собственное определение понятия административной ответственности экипажа воздушного судна Украины, рассматриваются вопросы, что касается правового регулирования дисциплинарной ответственности авиационного персонала гражданской авиации Украины

In a article an author gives his own definition of a administrative responsibility of the aircraft carriage of Ukraine, also in this article an author exams some issues about legislative regulation of a discipline responsibility of a civil aviation personae of Ukraine.