

**Толкачова І. А.**, к.ю.н.,  
**Панченко І. В.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

Авіатранспорт відіграє надзвичайно важливу роль у світі, оскільки ним здійснюють переважну більшість трансконтинентальних пасажироперевезень та перевезень товарів із невеликим строком зберігання на значні відстані, його перевагами є швидкість, можливість доставки вантажів у важкодоступні райони тощо. За даними Всесвітньої Авіатранспортної Асоціації загальна кількість пасажироперевезень на міжнародних лініях наближається до 400 мільйонів пасажирів і понад 900 мільйонів на внутрішніх лініях.

У результаті аналізу зібраних даних з приводу авіаційних подій, які відбувалися за останні шість років в Україні, можна засвідчити про досить вагоме погіршення стану безпеки польотів під час здійснення авіаційних робіт як за абсолютними, так і за відносними показниками аварійності. Систематизувавши дані Міжнародної організації цивільної авіації, відносні показники рівня безпеки польотів у вітчизняній галузі авіації набагато гірші за середні загальносвітові показники. Наприклад, протягом останніх десяти років, страхові компанії виплатили 160 мільйонів гривень на збитки від авіаційних подій [1].

Безпека польотів у вітчизняній авіаційній галузі, на сьогодні, набуває особливо важливого значення з урахуванням технічних причин (зношеність авіаційного парку, технічна відсталість більшості аеропортів та аеродромів, використання застарілого обладнання та технологій), супутніх негативних факторів розвитку ринкових відносин у сфері цивільної авіації, перманентної зміни державно-владних суб'єктів, які здійснюють управлінські та контрольні-наглядові функції у цій транспортній галузі та ін.

Так, ефективне функціонування системи забезпечення безпеки польотів, вдосконалення безпеки на авіаційному транспорті є неможливою без належного правового забезпечення. Для цього необхідно виконати комплекс задач, серед яких можемо виділити: збереження і підтримка стійкого стану, при якому відсутня загроза заподіяння шкоди елементам (суб'єктам) авіаційно-транспортної

системи; усунення причин і умов, що сприяють виникненню авіаційної події; припинення негативного впливу джерел небезпеки польотів на людей і навколишнє середовище, а також ліквідація наслідків такого впливу; запобігання реальним та потенційним загрозам безпеці польотів, можливій загрозі життю, здоров'ю, власності фізичних осіб, інтересам колективних об'єднань, суспільству й державі в сфері авіаційних перевезень [2].

Так, адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки у сфері цивільної авіації передбачена Кодексом України про адміністративні правопорушення, Повітряним кодексом України від 19.05.2011 р., Законами України «Про транспорт» від 10.11.1994 р., «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21.03.2017 р., Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 29.03.2002 р., а також окремими міжнародно-правовими актами.

Останнім часом все частіше трапляються авіаційні пригоди, спричинені так званим «людським фактором», пов'язані з порушенням норм і правил безпеки в авіаційній галузі. В залежності від ступеню суспільної небезпеки за такі порушення законодавством передбачені різні види юридичної відповідальності. За правопорушення у цій галузі, які не тягнуть за собою людських жертв або інших тяжких наслідків, здебільшого передбачена адміністративна відповідальність. Водночас, такі порушення також завдають шкоди нормальній і безпечній діяльності авіації та безпосередньо або опосередковано негативно впливають на безпеку польотів [3, с. 5].

Практичне вирішення задач організованості, впорядкованості суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки польотів значною мірою залежить від вдосконалення законодавства, що регламентує ці відносини, від повноти і якості врегулювання нормами права різних її аспектів. Наприклад, на нашу думку, ст. 112 КУпАП містить надзвичайно лояльний штраф за невиконання особами, які перебувають на повітряному судні, розпоряджень командира судна. За невиконання розпоряджень командира доцільне встановлення більш жорсткої адміністративної, або навіть кримінальної відповідальності оскільки це становить небезпеку для всіх пасажирів авіатранспорту. Так, з метою скорочення аварійності на авіаційному транспорті України необхідне оновлення відповідної нормативно-правової бази.

### *Література*

1. Про схвалення Концепції Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2009 р. № 273 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>.

2. Собакарь О. А. Безпека польотів на авіаційному транспорті: категоріально-правовий аналіз / О. А. Собакарь [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP\\_index.htm\\_2011\\_1\\_150](http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2011_1_150).

3. Гончарук С. Т. Посилення адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки польотів / С. Т. Гончарук, А. П. Гончаренко // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». – К.: НАУ. 2013. – № 1 (26). – С. 5-9.

УДК 342.9:629

**Устинова І. П.**, к.ю.н., доцент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ОКРЕМІ ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ЕКСПЛУАТАНТІВ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ ЯК СКЛАДОВА БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ**

Проведення інспекторських перевірок експлуатантів та організацій з технічного обслуговування обов'язково має правову основу, що становить сукупність нормативно-правових актів, які регулюють діяльність, порядок створення та організації, визначають структуру, повноваження або компетенцію.

Нормативно-правовий акт – це письмовий документ компетентного органу, в якому закріплено обов'язкове правило поведінки загального характеру. Він є на цей час пріоритетним джерелом права і поділяється на закони і підзаконні акти. Правотворча форма полягає у виробленні відповідними суб'єктами діяльності правових норм, правил поведінки, які регулюють різні сторони суспільних відносин, що складаються з приводу інспектування експлуатантів та організацій з технічного обслуговування.

Основні нормативно-правові акти можна поділити на два рівні: національний та міжнародний. У юридичному полі міжнародного правозахисну щодо питань організації та діяльності експлуатантів та організацій з технічного обслуговування існують різні форми нормативно-правових документів, зокрема: декларації, Міжнародні