

ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ: ДИСКУСІЙНІ ПИТАННЯ

Н.В. Дараганова

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри цивільного та господарського права

ВНЗ «Національна академія управління»

Постановка проблеми. В умовах сьогодення, у зв'язку з інтенсифікацією використання повітряного простору, підвищується і небезпека, що пов'язана з його використанням.

Законодавство відносить повітряні судна до джерел підвищеної небезпеки. При цьому ще у радянській юридичній літературі висловлювалась думка про те, що створюється небезпека при експлуатації повітряного судна, у порівнянні з використанням інших видів транспорту, є не просто підвищеною, але й високою. Вона виникає через те, що, знаходячись у повітрі, літак (на відміну від автомобіля, електровоза та інших аналогічних транспортних засобів) не може бути зупинений взагалі. Припинення роботи двигуна різко знижує швидкість, а з нею відразу ж зменшується і підйомна сила, що утримує судно у повітрі. І, як тільки остання буде вичерпана, літак перетворюється у фізичне тіло зі значним запасом потенційної енергії, що кидає судно з великою силою на землю [1, с. 180]. Відповідно, не лише особи, які безпосередньо здійснюють діяльність, пов'язану з використанням, експлуатацією повітряних транспортних засобів (авіаційний персонал), але й особи, які цим транспортом користуються (пасажирів), а також інші, треті особи, підпадають під дію цієї небезпеки*.

І хоча, за визначенням Ю. О. Чирви та О. С. Баб'яка, є аксіомою теза про те, що будь-яка діяльність людини є потенційно небезпечною [2, с. 7-8], дійсно, сьогодні зробити повітряний транспорт повністю, стовідсотково безпечним є нерезальним завданням, проте фахівці різних наукових галузей, у тому числі й юристи, за допомогою різноманітних засобів та заходів, зокрема і правових, намагаються забезпечити високий рівень безпеки та надійності авіаційного транспорту.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Слід зазначити, що в Україні нині відсутні комплексні правові розвідки, присвячені аналізу правопорушень та адміністративної відповідальності на повітряному транспорті – мають місце лише малочислені публікації наукових статей, що торкаються певних аспектів цього напрямку дослідження (наприклад, стаття С. Т. Гончарука [3], Л. Г. Шостак [4] та ін.). Ті ж нечисленні комплексні дослідження, які проводилися за часів існування СРСР [5], є достатньо застарілими та не можуть повною мірою відповідати сьогоdnішнім реаліям.

* Під терміном «небезпека» на сьогодні розуміють явища, процеси, об'єкти, які за певних умов здатні спричинити небажані наслідки: втому, перевтому, погіршення здоров'я, втрату життя тощо, тобто невідповідність умов середовища перебування людини до умов нормального функціонування людського організму.

Мета статті. Зазначена ситуація спонукає до розгляду дискусійних питань, пов'язаних з юридичною відповідальністю за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті, в межах даної статті.

Основні результати дослідження. Насамперед слід зазначити, що законодавче встановлення адміністративної відповідальності за правопорушення на повітряному транспорті є одним із основних видів організаційно-правових заходів забезпечення та нормальної діяльності в цивільній авіації.

При цьому розгляд питання щодо адміністративної відповідальності за правопорушення на повітряному транспорті ускладнюється не лише тим, що нині бракує комплексних наукових досліджень стосовно юридичної відповідальності за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті, та й взагалі правових досліджень, пов'язаних з різними аспектами діяльності цивільної авіації в Україні, існує й інша проблема – досі тривають наукові дискусії та суперечки, пов'язані з інститутом адміністративної відповідальності. З цього приводу В. К. Колпаков зазначає, що поняття адміністративної відповідальності, її зміст та обсяг до сьогодення залишаються одним із найбільш суперечливих та дискусійних питань української адміністративно-правової науки, що зумовлено як широтою застосування терміну «адміністративна відповідальність» в юридично-науковій, правозастосовчій, загальноосвітній сферах і на побутовому рівні, так і двоїстою позицією законодавця, який використовує цей термін у численних нормативних актах, але не дає його визначення [6, с. 288]. Дійсно, навіть чинний КУпАП, що містить розділ 2 під назвою «Адміністративне правопорушення і адміністративна відповідальність», не розкриває поняття адміністративної відповідальності.

Проте, незважаючи на зазначену законодавчу невизначеність та доктринальну суперечливість у визначенні поняття адміністративної відповідальності, враховуючи останні наукові дослідження Ю. П. Битяка, І. П. Голосніченка, Л. В. Коваля, В. К. Колпакова, Ю. М. Козлова, Д. М. Лук'янця, Л. Л. Попова та інших науковців, вважаємо, що адміністративну відповідальність за правопорушення на повітряному транспорті можна визначити 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.

Всіх суб'єктів адміністративних правопорушень на повітряному транспорті ми класифікуємо на дві групи.

До першої групи суб'єктів адміністративних правопорушень на повітряному транспорті, на нашу думку, належить *«авіаційний персонал цивільної авіації»* [7], до другої – *«особи, які не входять до категорії авіаційного персоналу цивільної авіації»*, тобто всіх інших осіб.

У свою чергу, першу групу суб'єктів адміністративних правопорушень на повітряному транспорті – *«авіаційний персонал цивільної авіації»*, ми поділяємо на дві підгрупи: *«авіаційний персонал цивільної авіації, який не є посадовими особами»* та *«авіаційний персонал, який є посадовими особами органів повітряного транспорту»*.

До першої з цих підгруп, «авіаційний персонал цивільної авіації, який не є посадовими особами», належать найбільша кількість осіб авіаційного персоналу. До зазначеної підгрупи належать фізичні особи, з якими був укладений трудовий договір та які працюють на підприємствах, установах, організаціях галузі цивільної авіації як на постійній основі, так і за сумісництвом (праця цих осіб регулюється згідно норм трудового законодавства). Також до цієї ж підгрупи належать особи, які працюють на умовах цивільно-правового договору (за трудовою угодою) в галузі цивільної авіації та належать до категорії авіаційного персоналу.

Аналіз нормативно-правових актів дозволяє встановити, що до другої підгрупи – «авіаційний персонал, який є посадовими особами органів повітряного транспорту», належать посадові особи підприємств, установ, організацій, незалежно від форм власності і відомчої належності, які підлягають адміністративній відповідальності за адміністративні правопорушення, пов'язані з недодержанням установлених правил безпеки польотів та інших норм на повітряному транспорті у разі, якщо дотримання встановлених правил безпеки польотів та інших норм входить до їх службових обов'язків.

До цієї підгрупи належать насамперед командири повітряних суден, а також інші члени льотного екіпажу повітряного судна: особи командно-керівного, командно-льотного, інспекторського, інструкторського складу тощо, які входять до складу екіпажу повітряного судна (зазвичай вони можуть входити до екіпажу повітряного судна на час здійснення інспекцій, перевірок тощо) у разі, якщо, по-перше, дотримання встановлених правил безпеки польотів та інших норм на повітряному транспорті входить до кола їх службових обов'язків та, по-друге, їх посади пов'язані з управлінськими та розпорядчими повноваженнями щодо інших осіб.

Вирішальною рисою при з'ясуванні чи належить особа авіаційного персоналу до категорії «посадових осіб», на наш погляд, є наявність у цих осіб владних повноважень. Дійсно, в процесі виконання владних розпоряджень керівника між керівником (посадовою особою) та підлеглим (адресатом владного розпорядження) установлюється визначений правовий зв'язок, який обумовлює виникнення відповідних правових наслідків: прав та обов'язків виконавця, який зобов'язаний виконати розпорядження посадових осіб [8, с. 42-43]. При цьому, однак, наявність у посадової особи владних повноважень по відношенню до підлеглих передбачає і наявність у керівника (посадової особи) більш високої, порівняно з іншими особами, адміністративної відповідальності за одні й ті ж самі правопорушення. Так, наприклад, ст. 120 КУпАП встановлює адміністративну відповідальність за порушення правил пожежної безпеки на повітряному транспорті і визначає, що порушення встановлених на повітряному транспорті правил пожежної безпеки тягне за собою накладення штрафу на громадян – від трьох до семи неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. При цьому, за ті ж самі правопорушення – порушення встановлених на повітряному транспорті правил пожежної безпеки, що були вчинені посадовою особою, розмір штрафу становить вже від п'яти до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Дискусійним, вважаємо, є й розгляд питання щодо можливості застосування до авіаційного персоналу цивільної авіації України вимог ст. 15 КУпАП.

Згідно норм цієї статті, певні категорії осіб, на яких поширюється дія дисциплінарних статутів, за вчинення адміністративних правопорушень несуть дисциплінарну відповідальність. Частиною першою ст. 15 КУпАП встановлено, що військовослужбовці і призвані на збори військовозобов'язані, а також особи рядового і начальницького складів органів внутрішніх справ, несуть відповідальність за адміністративні правопорушення за дисциплінарними статутами. А частиною другою цієї статті визначено, що інші, крім зазначених у частині першій цієї статті, особи, на яких поширюється дія дисциплінарних статутів або спеціальних положень про дисципліну, у випадках, прямо передбачених ними, несуть за вчинення адміністративних правопорушень дисциплінарну відповідальність, а в інших випадках – адміністративну відповідальність на загальних підставах.

До осіб, на яких поширюється дія статутів або спеціальних положень про дисципліну, традиційно були віднесені й працівники цивільної авіації. Так, ще на початку ХХ ст. був введений у дію Статут внутрішньої служби цивільного повітряного флоту (травень 1932 р.). З цього часу і до 1989 р. [9] у галузі цивільної авіації з метою підвищення відповідальності певної категорії працівників діяли спеціальні норми, викладені у статутах про дисципліну працівників цивільної авіації.

При цьому дія цих норм поширювалась не на всіх працівників галузі, а лише на окремі категорії осіб, від діяльності яких, в основному, залежало безпечне та безперебійне функціонування галузі. До зазначеної категорії були віднесені: працівники експлуатаційних підприємств, навчальних закладів, льотно-випробувальних станцій заводів, льотних підрозділів науково-дослідних інститутів, управлінь, об'єднань і центрального апарату Міністерства цивільної авіації СРСР, а також льотно-підйомний склад льотно-випробувальних та авіаційно-транспортних підрозділів, об'єднань, підприємств, організацій Міністерства авіаційної промисловості СРСР.

З урахуванням стану безпеки польотів і того, що сьогодні на людський фактор припадає майже 80 % авіаційних подій, що часто є наслідком поверхового та несумлінного ставлення осіб авіаційного персоналу до виконання своїх службових обов'язків, вважаємо, що нині постала необхідність в удосконаленні чинного законодавства України шляхом прийняття в установленому порядку Статуту про дисципліну авіаційного персоналу цивільної авіації України. Після прийняття цього Статуту норми ст. 15 КУпАП будуть розповсюджуватися і на осіб авіаційного персоналу України.

Розглядаючи питання юридичної відповідальності за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті, слід також враховувати, що за деякі види правопорушень на повітряному транспорті відповідальність встановлена як кримінальним, так і адміністративним законодавством. Наприклад, за порушення правил міжнародних польотів встановлена відповідальність згідно ККУ (ст. 334) та згідно КУпАП (ст. 113). 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 й адміністративного законодавства, особа може бути притягнута до кримінальної чи адміністративної відповідальності тільки у разі, якщо відповідальність за дію (чи бездіяльність) прямо передбачена конкретною статтею відповідного кримінального чи адміністративного законодавства. При цьому у кримінальному й адміністративному законо-

давстві наведено 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 є чи можуть бути особливо тяжкими. Так, наприклад, викрадення повітряного судна є одним із найбільш небезпечних злочинів. Однак, як зазначають фахівці [1, с. 153], до 1973 р. особи, винні у викраденні повітряного судна, не могли бути притягнуті до відповідальності, тому що не існувало закону, який установлював відповідальність за викрадення повітряного судна.

Враховуючи це, вважаємо за доцільне, на основі наукових досліджень, прогнозів, спостережень за показниками тощо, вносити зміни в існуюче законодавство, спрямовані на забезпечення законності та запобігання вірогідним правопорушенням у сфері цивільної авіації (на сьогодні особливої уваги заслуговує розробка правових питань, що стосуються регулювання діяльності авіації загального призначення, зокрема, спортивної авіації, дельтапланеризму, повітроплавання, ділової авіації).

Крім означених, існує питання щодо своєчасного відсторонення від керування повітряними суднами пілотів, які перебувають у стані сп'яніння та притягнення їх до адміністративної відповідальності [3, с. 8.37].

При цьому 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 ст. 121 КУпАП, у частинах першій і другій ст. 130 КУпАП розуміють усі види автомобілів, мотоциклів, тракторів та інших самохідних машин, трамваїв, тролейбусів та інших транспортних засобів, обладнаних двигуном з робочим об'ємом 50 куб. см і більше, а також причепи. Дії ж, передбачені частиною третьою ст. 130 КУпАП, стосуються осіб, які керують річковими або маломірними суднами, тобто судноводіїв. У той же час, де-факто на сьогодні вже мають місце не лише зафіксовані випадки керування повітряними суднами у стані сп'яніння, але й авіаційні події внаслідок алкогольного сп'яніння. Так, наприклад, 11 травня 2005 р. у Сумській області сталась катастрофа з літаком Ан-2 авіакомпанії «Босфор» через порушення правил управління екіпажем повітряного судна внаслідок алкогольного сп'яніння [10, с. 43].

Отже, вважаємо, наразі є потреба внесення змін до КУпАП, які стосуються встановлення адміністративної відповідальності за допуск осіб льотного екіпажу повітряного судна у стані алкогольного (наркотичного) чи іншого сп'яніння до здійснення ними обов'язків з керування і/або технічного обслуговування повітряного судна та за перебування осіб льотного екіпажу у стані алкогольного (наркотичного) чи іншого сп'яніння під час виконання ними своїх службових обов'язків.

Тобто, на наш погляд, доцільно ст. 129 КУпАП доповнити частиною четвертою такого змісту: «Допуск осіб льотного екіпажу, які перебувають у стані алкогольного (наркотичного) чи іншого сп'яніння, або у хворобливому стані, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або таких, що не пройшли у встановлений строк медичного огляду та медичної сертифікації до здійснення ними обов'язків з керування і/або технічного обслуговування повітряного судна, – тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб, відповідальних за експлуатацію повітряних суден, від п'ятдесяти до ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян». А ст. 130 КУпАП до-

повнити частиною п'ятою такого змісту: «Перебування осіб льотного екіпажу у стані алкогольного (наркотичного) чи іншого сп'яніння під час виконання своїх службових обов'язків, – тягне за собою накладення штрафу в розмірі від ста до ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

Мірою відповідальності є адміністративне стягнення (ст. 23 КУпАП). При цьому, як наголошує А. С. Васильєв, накладення на громадян або посадових осіб, які порушують законодавство, адміністративних стягнень, як міри юридичної відповідальності, одночасно є ефективним засобом перевиховання правопорушників, а також попередження скоєння нових правопорушень як самими правопорушниками, так і іншими особами [8, с. 15]. Отже, застосування санкцій за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті спрямовано як на запобігання зазначеним видам правопорушень, так і є засобом перевиховання правопорушників.

Проте санкції, як міра відповідальності за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті, мають низку недоліків, одним серед яких є занижений їх розмір, що робить санкцію малоефективною. Про наявність зазначеного недоліку свідчить і прийняття за основу законопроекту про внесення змін до КУпАП щодо відповідальності за порушення правил безпеки польотів [11], яким запропоновано збільшити розмір штрафу за порушення норм ст. 111 «Порушення правил безпеки польотів» та ст. 112 «Порушення правил поведінки на повітряному судні» КУпАП у середньому в десять разів. Так, 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), тоді як законопроектом 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 та справедливості, вважаємо, що недоцільно було зупинитись у цьому питанні лише на цих двох статтях КУпАП. Актуальною та логічною, враховуючи ступінь суспільної небезпеки, була б, на нашу думку, зміна всієї системи адміністративних штрафів на повітряному транспорті щодо збільшення їх розміру та зменшення відстані між максимальним та мінімальним розміром штрафів.

Існує думка про те, що недоліком санкцій окремих статей КУпАП є те, що КУпАП не передбачає в якості додаткових стягнень позбавлення права керування повітряним судном, сертифікату, а також позбавлення ліцензії (для суб'єктів господарювання) [12, с. 61.6].

Проте історична ретроспектива засвідчує, що питання щодо позбавлення права керування повітряним судном було врегульовано на рівні Статуту про дисципліну працівників цивільної авіації, де в якості заходів дисциплінарного стягнення було передбачене таке: 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 польотів, чи з вилученням або без вилучення відповідного свідоцтво, з наданням роботи з урахуванням професії (спеціальності).

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, й потрібно ввести таке дисциплінарне стягнення як позбавлення права керування повітряним судном, вилучення свідоцтва члена екіпажу повітряного судна.

Що ж до позбавлення ліцензії, то це питання вже врегульовано в законодавстві. Статтею 238 ГКУ «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 такі, як: зупинення дії ліцензії (патенту) на здійснення суб'єктом господарювання певних видів господарської діяльності та анулювання ліцензії (патенту) на здійснення суб'єктом господарювання окремих видів господарської діяльності.

Висновки. На основі проведеного наукового дослідження сформульований ряд основних висновків, зокрема:

- класифіковано всіх суб'єктів адміністративних правопорушень на повітряному транспорті на дві групи: до першої групи належить «авіаційний персонал цивільної авіації», до другої – «особи, які не входять до категорії авіаційного персоналу цивільної авіації», тобто всі інші особи;

- доведена необхідність прийняття в установленому порядку Статуту про дисципліну авіаційного персоналу цивільної авіації України, після прийняття якого норми ст. 15 КУпАП будуть розповсюджуватися і на осіб авіаційного персоналу України;

- встановлена доцільність внесення змін до ст.ст. 129, 130 КУпАП, стосовно, поперше, встановлення адміністративної відповідальності за допуск осіб льотного екіпажу повітряного судна у стані алкогольного (наркотичного) чи іншого сп'яніння до здійснення ними обов'язків з керування і/або технічного обслуговування повітряного судна та, по-друге, за перебування осіб льотного екіпажу у стані алкогольного (наркотичного) чи іншого сп'яніння під час виконання ними своїх службових обов'язків;

- проаналізовано можливість зміни всієї системи адміністративних штрафів за правопорушення на повітряному транспорті щодо збільшення їх розміру та зменшення відстані між максимальним та мінімальним розміром штрафів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Советское воздушное право / [А. И. Котов, Н. Н. Остроумов, М. М. Волков и др.]; под общ. ред. Н. Н. Остроумова. – М. : Воздушный транспорт, 1990. – 279 с.

2. Чирва Ю. О., Баб'як О. С. Безпека життєдіяльності : навч. посібн. / Ю. О. Чирва, О. С. Баб'як. – К. : Атіка, 2001. – 304 с.

3. Гончарук С. Т. Адміністративна відповідальність за правопорушення в галузі повітряного транспорту / С. Т. Гончарук // Повітряне та космічне право : матеріали V Міжнародної науково-технічної конференції «Авіа-2003». – Т. 8. – К. : НАУ, 2003. – С. 8.34-8.37.

4. Шостак Л. Г. Застосування окремих заходів адміністративного примусу у сфері цивільної авіації / Л. Г. Шостак // Наука і молодь : збірн. наук. праць міжнародної наукової конференції. – К. : НАУ, 2003. – С. 800-803.

5. *Алехин А. П.* Административная ответственность за правонарушения на транспорте. / А. П. Алехин. – М. : Юрид. лит., 1967. – 112 с.
6. *Колтаков В. К.* Адміністративно-деліктний феномен : монографія / В. К. Колтаков. – К. : Юриком Інтер, 2004. – 528 с.
7. *Дараганова Н. В.* Авіаційний персонал цивільної авіації України : поняття та склад / Н. В. Дараганова // Підприємництво, господарство і право. – 2006. – № 5. – С. 170-173; Дараганова Н. В. Правове регулювання діяльності екіпажу повітряного судна України : навч. посібник / Н. В. Дараганова. – К. : Вид-во НАУ «НАУ-друк», 2009. – 96 с.
8. Кодекс Украины об административных правонарушениях : научно-практический комментарий : издание пятое. – Х. : Одиссей, 2004. – 912 с.
9. Постановление Совета Министров СССР от 14 сентября 1989 г. № 754 «О признании утратившими силу отдельных решений Правительства СССР по вопросам гражданской авиации» [Электронный ресурс] / Совета Министров СССР. – Режим доступа до документа : <http://www.www.bazazakonov.ru/doc/?ID=69977>.
10. Государственная авиационная администрация. Анализ состояния аварийности в гражданской авиации Украины за период 1998-2007 годы / Государственная авиационная администрация. – К. : ФОП Сабадаж, 2008. – 84 с.
11. Про прийняття за основу проекту Закону України про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил безпеки польотів [Електронний ресурс] : [Постанова ВРУ від 10 квітня 2007 р. № 914-V] / ВРУ. – Режим доступу до документа : <http://www.rada.gov.ua>
12. *Філіппов А. В.* Адміністративна відповідальність за правопорушення в сфері безпеки цивільної авіації : необхідність посилення / А. В. Філіппов // НАУ, 2006. – С. 61.6.

Дараганова Н. В. Юридична відповідальність за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті: дискусійні питання

У статті автор розглядає дискусійні питання юридичної відповідальності за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті. А також класифіковані всі суб'єкти адміністративних правопорушень на повітряному транспорті та установлена доцільність внесення змін до існуючого адміністративного законодавства.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, повітряний транспорт.

Дараганова Н. В. Юридическая ответственность за административные правонарушения на воздушном транспорте: дискуссионные вопросы

В статье автор рассматривает дискуссионные вопросы юридической ответственности за административные правонарушения на воздушном транспорте. Классифицированы все субъекты административных правонарушений на воздушном транспорте и установлена целесообразность внесения изменений в существующее административное законодательство.

Ключевые слова: административная ответственность, воздушный транспорт.

Daraganova N.V. Legal liability for administrative crimes on the air transport: controversial issues

The article considers the controversial issues of legal liability for administrative crimes on the air transport. All administrative offenders on the air transport have been classified; a need to introduce the amendments into the current administrative legislation has been set up.

Key words: administrative liability, air transport.

Стаття надійшла до редакції 04.07.2011.