

КЛАСИФІКАЦІЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

CLASSIFICATION OF ADMINISTRATIVE OFFENSES IN THE FIELD OF CIVIL AVIATION

Москаленко С.І.,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри менеджменту, економіки та права
Кіровоградської льотної академії
Національного авіаційного університету

У статті досліджене питання складу адміністративних правопорушень у галузі цивільної авіації; на підставі аналізу юридичної літератури й чинного законодавства здійснено класифікацію проступків за порушення в галузі цивільної авіації.

Ключові слова: цивільна авіація, правопорушення в галузі цивільної авіації, суб'єкти адміністративних правопорушень, склад адміністративних правопорушень.

В статье исследованы вопросы состава административных правонарушений в области гражданской авиации; на основании анализа юридической литературы, действующего законодательства осуществлена классификация проступков за нарушения в области гражданской авиации.

Ключевые слова: гражданская авиация, правонарушения в области гражданской авиации, субъекты административных правонарушений, состав административных правонарушений.

The article deals with the issues of the composition of administrative violations in the field of civil aviation; on the basis of analysis of legal literature, current legislation, the classification of misdemeanors, violations in the field of civil aviation has been carried out.

Key words: civil aviation, offenses in the field of civil aviation, subjects of administrative offenses, composition of administrative offenses.

Постановка проблеми. Важливим є дослідження адміністративних правопорушень у галузі цивільної авіації. Нині питання класифікації проступків у галузі цивільної авіації практично не досліджувалося.

Стан опрацювання. Окремі аспекти дослідження адміністративних правопорушень знайшли своє відображення в працях С. Ківалова, В. Петкова, С. Петкова, Ю. Битяка, І. Голосніченка, Л. Коваля, В. Колпакова, Ю. Козлова, Д. Лук'янця, Л. Попова та деяких інших авторів. Питання класифікації проступків у галузі авіації майже не досліджувалося.

Мета статті – здійснити класифікацію адміністративних правопорушень у галузі цивільної авіації.

Виклад основного матеріалу. В юридичній літературі по-різному класифікують адміністративні проступки. При цьому основним критерієм вирішено обрати сферу виникнення та діяльності. З аналізу вітчизняного законодавства, юридичної літератури зроблено висновок, що всі адміністративні правопорушення в галузі авіаційної діяльності можна класифікувати за суб'єктивним фактором на ті, що вчиняються фізичними особами, і ті, що вчиняються юридичними особами. Фактично такий поділ є законодавчо встановленим і закріпленим у Повітряному кодексі та Кодексі України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП). До першої групи можна віднести проступки, передбачені Кодексом України про адміністративні правопорушення (порушення правил безпеки польотів (ст. 111 КУпАП); порушення правил міжнародних польотів (ст. 113 КУпАП); порушення правил пожеж-

ної безпеки на залізничному, морському, річковому й повітряному транспорті (ст. 120 КУпАП)).

Аналізуючи вітчизняне законодавство, доходимо висновку, що до групи правопорушень, які вчиняються в галузі цивільної авіації фізичними особами, слід віднести окремі склади адміністративних проступків, що передбачають відповідальність за порушення митних правил та антикорупційного законодавства України.

Пропонуємо здійснити аналіз складу цієї групи правопорушень.

Об'єктом цієї групи правопорушень є суспільні відносини, які виникають у процесі авіаційної діяльності. Суб'єктом є фізичні особи, зокрема: 1) особи льотного складу (у разі вчинення правопорушень, передбачених ст. 113 КУпАП); 2) фізичні особи – пасажери літаків (у разі їх протиправної поведінки на повітряному судні (ст. 112 КУпАП «Порушення правил поведінки на повітряному судні»)); 3) посадові особи авіакомпаній (ст. 120 КУпАП «Порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, річковому й повітряному транспорті») [1].

Об'єктивна сторона може бути виражена у формі активних дій або невиконанням вимог щодо оформлення документів. Суб'єктивна сторона завжди буде у формі прямого умислу. Потрібно зазначити, що відповідальність, зважаючи на можливі наслідки, є незначною за розміром.

До другої групи необхідно віднести ті правопорушення, що скоюються юридичними особами в особі їх працівників і які передбачені Повітряним кодек-

сом України. До цієї групи проступків віднесено передбачені ст. 127 Повітряного кодексу України: експлуатація повітряного судна без документів, що дають право виконувати польоти, або з порушенням строку дії таких документів чи встановлених ними вимог; порушення вимог Повітряного кодексу щодо обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації; порушення правил і порядку використання повітряного простору України; знищення бортових чи наземних засобів об'єктивного контролю, матеріалів або документів, які можуть бути використані для з'ясування причини авіаційної події чи інциденту; виконання польотів на повітряному судні з порушенням строків проведення технічного обслуговування повітряного судна; використання аеродрому, який не відповідає типу повітряного судна або виконуваний операції для польотів повітряних суден; ненадання до вповноваженого органу з питань цивільної авіації інформації, обов'язкове подання якої встановлюється законодавством або авіаційними правилами України, надання недостовірної інформації або надання інформації з порушенням установлених строків; порушення вимог щодо використання обов'язкових у повітряному русі знаків і сигналів для цілей, не пов'язаних із повітряним рухом; користування без відповідного дозволу засобами радіозв'язку на частотах, зарезервованих для здійснення радіозв'язку в повітрі; завдання шкоди покриттю злітно-посадкової смуги та руліжних доріжок, виведення з ладу обладнання, що використовується для потреб зльоту й посадки повітряного судна та повітряного руху, яке розміщене на аеродромі або за його межами; надання послуг із перевезення пасажирів або вантажу повітряним судном без відповідної ліцензії; здійснення повітряних перевезень без відповідного дозволу на експлуатацію повітряної лінії або порушення обмежень, установлених таким дозволом; допуск авіаційного персоналу до професійної діяльності без відповідного свідоцтва або з порушенням визначених у ньому обмежень; виконання польотів на повітряному судні, що не пройшло необхідні підготовки й обслуговування перед польотом; експлуатація повітряного судна без його обладнання комплектом необхідного аварійно-рятувального устаткування; виконання технічного обслуговування повітряного судна організаціями, які не мають сертифіката на право здійснення технічного обслуговування; виконання технічного обслуговування повітряного судна поза межами схвалення, визначеного сертифікатом; створення радіо- й оптичних завод електронним засобам, що забезпечують польоти в повітряному просторі України; порушення правил контролю за доступом у зону обмеженого доступу авіапідприємств; порушення правил контролю за безпекою польотів і авіаційною безпекою на авіапідприємствах; порушення правил повітряних перевезень і обслуговування пасажирів, багажу, вантажу й пошти, а також визначених нормативів якості такого обслуговування; ненадання встановлених послуг пасажиром з обмеженими можливостями (інвалідам) та ін. [2].

Об'єктом цих правопорушень є суспільні відносини в галузі авіаційної діяльності. Суб'єктом адміністративного проступку законодавець визначив юридичну особу – суб'єкта авіаційної діяльності. Об'єктивна сторона також може бути виражена у формі активних дій, невиконання нормативно-правових актів авіації чи утримання від їх виконання. Об'єктивна сторона може бути виражена в активних діях уповноважених осіб суб'єктів авіаційної діяльності або в утриманні від певних дій (неотримання дозволів тощо). Суб'єктивна сторона виражається у формі прямого умислу. Учинення порушень авіаційного законодавства завжди пов'язане з джерелом підвищеної небезпеки – літальним апаратом.

Скоєння цих правопорушень зумовлене порушенням визначених норм і вимог щодо забезпечення безпеки в авіації. Авіаційна діяльність завжди пов'язана з небезпекою та транспортом як джерелом підвищеної небезпеки. Аналіз вітчизняного законодавства показав, що визначальними поняттями для дослідження цієї групи правопорушень є поняття «ризик», «безпека», «небезпека», тобто в основу безпеки покладене поняття певного ризику, становлення безпеки. В. Кочетков і Н. Шипова під категорією «ризик» розуміють можливу небезпеку втрат, що впливає зі специфіки тих чи інших явищ природи й видів діяльності людини [3, с. 3]. Г. Берляк під ризиком пропонує розуміти можливість того, що станеться якась небажана подія [4, с. 15]. Тобто термін «ризик» означає факт настання певної події за певних обставин. Саме тому важливим є недопущення, максимальне відвернення таких ризиків. Це може бути досягнуто за рахунок превентивних засобів адміністративної діяльності й адміністративної відповідальності. Тому важливим є коло відносин, в яких можуть виникнути такі правопорушення. Аналіз вітчизняного авіаційного законодавства показав, що ці правопорушення можуть виникнути за таких умов: 1) під час польоту, зокрема міжнародного; 2) у процесі аеропортової та наземної діяльності суб'єктів авіації; 3) у процесі взаємодії між суб'єктами авіаційної діяльності й іншими особами; 4) у процесі інформаційної діяльності.

Важливе значення мають причини скоєння правопорушень у галузі цивільної авіації. Як зазначають С. Дмитрієв і В. Бурлаков, сьогодні стає більш помітним безпосередній зв'язок безпеки й ефективності польотів на авіалініях та якості роботи людей, тих, хто перевіряє й обслуговує парки авіакомпаній [5, с. 24].

У процесі аналізу вітчизняного законодавства з'ясовано, що є необхідність унесення змін до адміністративного законодавства. Так, аналіз авіаційних подій, безпеки польотів показав, що причиною багатьох проблем є наявність у повітряному просторі дронів – безпілотних літальних апаратів. В окремих випадках це є наслідком дій юридичних осіб, а в окремих – фізичних осіб.

Наразі практично відсутній законодавчий контроль за діяльністю та переміщенням безпілотних повітряних апаратів. Потрібно зауважити, що такі апарати є перешкодою для безпечного здійснення

польотів. Правовий статус безпілотних літальних апаратів (далі – БПЛА) наразі в Україні є невизначеним. І хоча в Повітряному кодексі України визначене поняття «безпілотне повітряне судно», в основних нормативних документах, що регламентують використання повітряного простору України, безпілотники не згадуються. Варто зазначити, що використання БПЛА, як і будь-який вид діяльності, що може бути потенційно небезпечним, повинне мати певні юридичні підстави. Проте зміна законодавства – досить інерційний, повільний процес, який не встигає за стрімким розвитком технологій. Отже, сьогодні не лише в Україні, а й в інших країнах законодавче регулювання діяльності, пов'язаної із застосуванням БПЛА, знаходиться на етапі становлення. Зрозуміло, що на цей процес впливають два протилежні прагнення: «максимально заборонити» задля безпеки та «максимально дозволити» задля розвитку. Постійно відбуваються певні зміни законодавства, приймаються та змінюються правила й норми. Основним документом, що регламентує використання повітряного простору України, є Повітряний кодекс України (далі – ПКУ), який визначає поняття «безпілотне повітряне судно» як «повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном». Тобто на безпілотники мають поширюватися всі вимоги, що висуваються до використання повітряних суден, якщо в законодавстві не сказано інше.

У той же час в Авіаційних правилах України (частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних із ними виробів, компонентів і обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21 (Part-21)) поняття «безпілотне повітряне судно» узагалі не згадується. Однак згідно з чинним законодавством не підлягають реєстрації в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України безпілотні повітряні судна, максимальна злітна вага яких не перевищує 20 кг і які використовуються для розваг і спортивної діяльності (п. 2.15 Правил). Виходячи з цього, безпілотники вагою понад 20 кг і ті, що використовуються з комерційною метою, теоретично мають бути зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України.

Згідно з п. 2.2 ч. 47 Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні «реєстрацію планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних суден аматорської конструкції, аеростатичних апаратів, а також видачу посвідчень про їх реєстрацію здійснює уповноважений орган із питань цивільної авіації чи установи, що визначені уповноваженим органом із питань цивільної авіації» [6]. Таким органом в Україні є Державна авіаційна служба України. На сайті Державної авіаційної служби можна ознайомитися з Державним реєстром цивільних повітряних суден, в якому наразі не міститься відомостей про зареєстровані безпілотні літальні апарати, тобто фактично питання реєстрації безпілотників сьогодні також не вирішене.

Ані в Положеннях про використання повітряного простору України від 2002 р., ані в Правилах польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України, затверджених у 2011 р., безпілотні повітряні судна не згадуються, хоча згідно з п. 74 Положення про використання повітряного простору України для проведення аерофотозйомки цивільними й експериментальними повітряними суднами (до яких згідно з ПКУ належать і БПЛА) необхідно отримати в Державній авіаційній службі дозвіл на виконання польотів та погодити його з Генеральним штабом Збройних Сил.

Висновки. На підставі зазначеного пропонуємо внести зміни до ст. 127 ПКУ та доповнити її ч. 6, виклавши її в такій редакції: «від ста до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі: 1) використання безпілотних літальних апаратів без реєстрації та без отримання відповідного дозволу».

Водночас аналіз законодавства призвів до висновку, що правопорушення щодо незаконного виконання польотів безпілотними літальними апаратами можуть учинятись також фізичними особами, які не завжди будуть зареєстровані як суб'єкти підприємницької діяльності. Відповідно під вимоги ПКУ їхня діяльність підпадатиме не буде. Водночас слід відмітити, що ці польоти є небезпечними для суб'єктів авіаційної діяльності, інших осіб. Так, відповідальність за польоти, виконані з порушенням нормативно-правових актів, що регламентують діяльність авіації, передбачена ч. 3 ст. 111 КУпАП. Але оскільки діяльність польотів безпілотних літальних апаратів нерегульована, то норма кодексу до таких польотів не може бути застосована практично. Отже, виникає протиріччя в нормах чинного законодавства щодо виконання польотів за участю фізичних осіб. Потрібно зауважити, що несанкціоновані польоти дронів можуть призвести до незаконного перетину кордону, перевезення без отриманих дозволів речей, зокрема заборонених. При цьому встановити власника такого апарату буде практично неможливо.

На підставі зазначеного пропонуємо внести зміни до КУпАП і доповнити його ст. 111–1, виклавши її в такій редакції: «Виконання польотів за допомогою безпілотних літальних апаратів, з порушенням безпеки польотів і без отримання відповідних дозволів тягне за собою накладення штрафу від шістдесяти до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

Із метою захисту державного кордону, забезпечення безпеки польотів пропонуємо частину II цієї статті КУпАП викласти в такій редакції: «Ті самі дії, що призвели до незаконного виконання польоту через державний кордон України, тягнуть за собою накладення штрафу від ста до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

Варто зазначити, що нині розповсюдженою є діяльність із фото- й відеозйомки. Така діяльність іноді призводить до порушення прав інших суб'єктів господарювання. Сьогодні розповсюджене використання безпілотних літальних апаратів із метою незаконного отримання інформації (промислового шпіонажу). На підставі зазначеного пропонуємо

доповнити КУпАП ст. 111–2 і викласти її в такій редакції: «Виконання польотів за допомогою безпілотних літальних апаратів із метою здійснення фотозйомки, відеозйомки над військовими об'єктами, іншими об'єктами обмеженого доступу тягне за собою накладення штрафу від ста до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

Варто зазначити, що інформація щодо діяльності, пов'язаної з польотами, використанням, виготовленням дронів, є досить важливою (як для держави, так і для суспільства). Нині в Україні фактично відсутній єдиний реєстр безпілотних літальних апаратів, що

виконують/можуть виконувати польоти на території України. Державним органом, який здійснює контроль і управління в галузі цивільної авіації, є Державна авіаційна служба України. Тому облік щодо кількості таких апаратів фактично повинен здійснюватися повноваженими особами Державіаслужби. Однак при цьому потрібно унеможливити вчинення перешкод щодо отримання такої інформації. На підставі зазначеного пропонуємо доповнити ч. 5 ст. 127 Повітряного Кодексу України та викласти її в такій редакції: «Ненадання інформації щодо виготовлення, виконання польотів, зберігання безпілотних літальних апаратів».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР) 1984, додаток до № 51, ст. 1122 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/>.
2. Повітряний Кодекс України // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48–49, ст. 536 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/>.
3. Кочетков В. Экономический риск и методы его измерения: [учеб. пособие] / В. Кочетков, Н. Шипова. – К.: Европейский университет финансов, информационных систем, менеджмента и бизнеса, 2000. – 68 с.
4. Берляк Г. економічний аналіз мінімізації впливу інвестиційного ризику на очікування інвестора за рахунок резервів / Г. Берляк // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. – № 1(31). – 2015. – С. 14–31.
5. Дмитрієв С. Людський фактор при технічному обслуговуванні авіаційної техніки: [навч. посібник] / С. Дмитрієв, В. Бурлаков, Ю. Пучков, О. Попов. – К.: вид-во Національного авіаційного університету «Нау-друк», 2010. – 192 с.
6. «Про затвердження Авіаційних правил України, частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21 (Part-21)»: наказ Міністерства інфраструктури від 17.01.2014 р. № 27 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/>.