


ОКСАНА ВАЛЕРІЇВНА БРУСАКОВА,

доктор юридичних наук, доцент,
Харківський національний університет внутрішніх справ,
факультет № 6;

 <https://orcid.org/0000-0001-6522-8020>,

e-mail: advokatbrusakova@gmail.com

СУБ'ЄКТИ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

У статті проведено комплексне дослідження загального та спеціальних суб'єктів адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті. Проаналізовано міжнародно-правові акти та національне законодавство в галузі цивільної авіації. Встановлено коло суб'єктів адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті. На підставі кваліфікаційних характеристик осіб авіаційного персоналу визначено види спеціальних суб'єктів відповідальності за адміністративні правопорушення на авіаційному транспорті, що пов'язані з порушенням польотів, з порушенням нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації. Зроблено висновок, що суб'єктами адміністративного правопорушення на авіаційному транспорті є загальний та спеціальний.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, адміністративні правопорушення, авіаційний транспорт, склад адміністративного правопорушення, спеціальний суб'єкт, посадова особа, повітряне судно.

Оригінальна стаття

ВСТУП. Адміністративним правопорушенням властива ціла низка специфічних ознак, які утворюють їх юридичні склади. Юридично значущі ознаки належать до юридичного складу і характеризують учинене діяння як адміністративне правопорушення. Наявність всіх ознак (елементів) складу адміністративного правопорушення зумовлює притягнення до адміністративної відповідальності. У зв'язку із цим відсутність такого елемента складу правопорушення, як суб'єкт, означає відсутність складу правопорушення в цілому. Отже, обов'язковою умовою точної кваліфікації адміністративного правопорушення є правильне встановлення його суб'єкта та з'ясування його ознак. У цьому контексті привертає увагу проблематика суб'єкта адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті.

Актуальність дослідження суб'єкта адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті полягає в тому, що такі правопорушення мають особливу небезпеку. Забезпечення безпеки авіаційного транспорту є одним із пріоритетних завдань, що стоять перед галуззю цивільної авіації. Встановлення суб'єкта адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті супроводжується багатьма проблемами, які обумовлюють неправильне застосування адміністративно-деліктних норм. Аналіз законодавчих актів у галузі цивільної авіації свідчить про те, що більшість проблем-

них аспектів встановлення суб'єкта адміністративного правопорушення на авіаційному транспорті пов'язані зі встановленням ознак спеціального суб'єкта. Отже, постає необхідність дослідження суб'єктів адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті.

МЕТА І ЗАВДАННЯ ДОСЛІДЖЕННЯ. Основна мета статті полягає в дослідженні загального та спеціальних суб'єктів адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті. Для досягнення мети поставлено такі завдання: по-перше, визначити коло суб'єктів адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті; по-друге, дати правову характеристику загального та спеціальних суб'єктів відповідальності за адміністративні правопорушення на авіаційному транспорті; по-третє, дослідити їх нормативні та кваліфікаційні характеристики.

Наукова новизна дослідження полягає у встановленні та розкритті змісту суб'єктів адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті.

МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ. Методологічною основою визначення суб'єктів адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті стали загальнонаукові та спеціальні юридичні методи правового дослідження. Серед загальнонаукових методів варто назвати метод діалектики, який розкривається за допомогою методів аналізу і синтезу. Отже,

застосування діалектичного методу дало можливість визначити поняття «суб'єкт адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті», «суб'єкт адміністративної відповідальності», «спеціальний суб'єкт», «склад адміністративного правопорушення». Використання методів загального синтезу та аналізу дозволило охарактеризувати осіб авіаційного персоналу як суб'єктів адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті. Порівняльно-правовий метод дав змогу порівняти норми законодавчих актів, які визначають відносини в авіаційній галузі. Теоретико-юридичний метод застосовано для з'ясування юридичних понять у галузі цивільної авіації, зокрема таких як «авіаційний персонал», «командир повітряного судна», «інші особи льотного екіпажу». Використання системного методу дало змогу дослідити систему законодавства в галузі цивільної авіації, яке регулює трудову діяльність працівників авіаційного транспорту. Зокрема, серед норм законів і підзаконних актів України були визначені саме ті норми, які регулюють трудові функції, нормативні та кваліфікаційні характеристики осіб авіаційного персоналу.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ДИСКУСІЯ. Національною транспортною стратегією України транспортну галузь визначено як базову галузь економіки, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту в наданні транспортних послуг і розвитку бізнесу (Сокурченко, 2021, с. 29). На теперішній час забезпечення безпеки цивільних повітряних суден є одним із найважливіших завдань, що стоять перед галуззю цивільної авіації (Brusakova et al., 2020, p. 545). Разом із тим кількість адміністративних правопорушень, учинених на авіаційному транспорті, за участю як фізичних, так і юридичних осіб постійно зростає. Про це свідчить судова практика та інформація засобів масової комунікації, зокрема щодо громадян, які вчиняють правопорушення на авіаційному транспорті, як-то: порушення правил користування засобами зв'язку на борту літака, порушення норм законодавства щодо перевезення небезпечних вантажів, а також вживання спритних напоїв (Брусакова, 2020а, с. 141).

Правове регулювання безпеки авіаційного транспорту визначається Повітряним кодексом України, указами Президента України, постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України тощо. Серед правових заходів забезпечення безпеки на авіаційному транспорті важливе значення мають заходи ад-

міністративно-правового впливу. У п. 22 ст. 92 Конституції України закріплено, що лише законами України визначаються діяння, які є адміністративними правопорушеннями, та встановлюється відповідальність за них¹. Відповідно до положень ст. 2 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) законодавство України про адміністративні правопорушення складається із законів України, зокрема з КУпАП. Отже, забезпечення адміністративної відповідальності за правопорушення на авіаційному транспорті здійснюється КУпАП, Повітряним кодексом України (далі – ПК України) та низкою законів, що регламентують діяльність у сфері авіаційного транспорту.

КУпАП не передбачає окремої глави, яка б встановлювала відповідальність за правопорушення на авіаційному транспорті, хоча склади таких правопорушень безпосередньо передбачені главою 10 Особливої частини КУпАП «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку». Аналіз положень норм глави 10 дає можливість визначити такі склади адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті: ст. 111 КУпАП «Порушення правил безпеки польотів»; ст. 112 КУпАП «Порушення правил поведінки на повітряному судні»; ст. 113 КУпАП «Порушення правил міжнародних польотів»; ст. 120 КУпАП «Порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, річковому і повітряному транспорті»; ст. 133 КУпАП «Порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті»; ст. 135-1 КУпАП «Підроблення проїзних квитків і знаків поштової оплати»; ст. 137 КУпАП «Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на повітряному транспорті».

Стаття 9 КУпАП визначає, що «адміністративним правопорушенням (проступком) визнається протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність»². Серед учених

¹ Конституція України : Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР // База даних (БД) «Законодавство України» / Верховна Рада (ВР) України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-вр> (дата звернення: 30.08.2022).

² Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 № 8073-X // БД «Законодавство України» / ВР

існує майже одна думка про наявність або необхідність наявності двох підстав (умов) настання адміністративної відповідальності. Так, наприклад, О. В. Поштаренко (2020, с. 176) та Н. П. Капітаненко (2021, с. 371) визначають такі підстави (умови) настання адміністративної відповідальності: а) фактичні – подія вчинення правопорушення (проступку); б) юридичні – система об'єктивних і суб'єктивних ознак складу правопорушення, тобто юридичний склад правопорушення. Хоча деякі науковці (Середа та ін., 2021, с. 401) до підстав настання адміністративної відповідальності відносять також процесуальні підстави – «наявність процесуальних норм, які забезпечують притягнення винної особи до адміністративної відповідальності». У науці адміністративного права вироблена позиція, згідно з якою юридичний склад правопорушення – це передбачена нормами адміністративного права сукупність ознак, за наявності яких протиправне діяння можна кваліфікувати як правопорушення. У зв'язку з цим наголошується, що «склад адміністративного правопорушення становить собою сукупність головних, визначальних ознак, які виділені законодавцем як типові, необхідні і водночас достатні для притягнення особи до юридичної відповідальності» (Галуцько та ін., 2021, с. 489). До складу адміністративного правопорушення (проступку) входять об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт і суб'єктивна сторона (Остапенко та ін., 2019, с. 406; Галуцько та ін., 2018, с. 293; Галуцько та ін., 2020, с. 393; Баштанник, Шумляєва, 2018). Відсутність хоч одного елемента складу (обов'язкової ознаки) адміністративного правопорушення виключає настання адміністративної відповідальності.

У науці адміністративного права вироблено позицію, згідно з якою суб'єкт адміністративного правопорушення як елемент його складу – це особа, яка скоїла адміністративний проступок і яку на підставі чинного законодавства можна притягнути до адміністративної відповідальності (Кожура, 2020, с. 29). Ознаки суб'єкта адміністративних правопорушень поділяють на загальні та спеціальні. Загальні ознаки (вік і осудність) характеризують особу порушника як таку, що в силу свого рівня психологічного розвитку та поточного (на момент вчинення делікту) психічного стану є здатною усвідомлювати протиправний та антисоціальний характер своєї поведінки, а також нести за свої дії адмініст-

ративну відповідальність. У свою чергу, спеціальні ознаки – це ознаки, які входять до складів лише окремих правопорушень, учинення яких нерозривно пов'язане з певним правовим, професійним, фізичним, поведінковим або іншим статусом особи. Вони обов'язково вказуються у змісті законодавчих положень про відповідальність за конкретні проступки та є обов'язковими для встановлення при кваліфікації. Суб'єктів, які характеризуються такими ознаками, у вітчизняній теорії адміністративного права називають спеціальними суб'єктами (Нефедова, 2019, с. 135). У літературі зазначається, що до додаткових ознак суб'єкта (як спеціальний суб'єкт) належать: посадові (службові особи), працівники підприємств торгівлі та громадського харчування, капітани суден, підприємці, військовослужбовці, працівники органів внутрішніх справ (особи за ознаками трудової та службової діяльності); особи, які раніше притягалися до адміністративної відповідальності або які перебували під адміністративним наглядом (за ознаками протиправної поведінки в минулому); водії, військовозобов'язані, іноземці, підприємці, батьки тощо (за ознаками, які відображають спеціальні обов'язки особи) (Сокурченко та ін., 2019, с. 159).

У ст. 126 ПК України зазначено, що за протиправні дії несуть відповідальність як фізичні, так і юридичні особи, якщо їх діяльність пов'язана із забезпеченням безпеки авіації, обслуговуванням повітряного руху, розробленням, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, з використанням повітряного простору України та здійсненням господарської діяльності в галузі цивільної авіації¹. Причому до юридичних осіб (суб'єктів авіаційної діяльності) за вчинення правопорушення в галузі цивільної авіації застосовуються фінансові санкції, перелік яких, передбачений ст. 127 ПК України. Н. В. Добрянська (2019, с. 137) зазначає, що «суб'єктами адміністративної відповідальності можуть бути лише фізичні (громадяни, посадові і службові) особи, а суб'єктами відповідальності у вигляді застосування адміністративно-господарських, фінансових, штрафних санкцій, штрафів можуть бути як юридичні (підприємства, установи, заклади), так і фізичні особи (підприємці, особи із самозайнятою діяльністю)». Отже,

¹ Повітряний кодекс України : Закон України від 04.05.1993 № 3167-XII // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3167-12> (дата звернення: 30.08.2022). Втратив чинність.

України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 30.08.2022).

в контексті зазначеного в нашому дослідженні будемо говорити про суб'єкта правопорушень на авіаційному транспорті саме як про фізичну осудну особу, що досягла певного віку адміністративної відповідальності.

Виходячи з положень норм КУпАП, суб'єктом учинення адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті є фізична осудна особа, яка досягла шістнадцятирічного віку на момент учинення адміністративного правопорушення. У контексті зазначеного слід наголосити, що вік, з якого може наставати адміністративна відповідальність, та осудність особи є одними з обов'язкових умов наявності ознак суб'єкта вчинення адміністративного правопорушення. Таким чином, можна стверджувати, що суб'єктом (загальним) учинення адміністративного правопорушення на авіаційному транспорті є тільки фізична осудна особа, яка досягла шістнадцятирічного віку на момент учинення адміністративного правопорушення.

У попередніх наших дослідженнях адміністративної відповідальності за правопорушення на авіаційному транспорті (Брусакова, 2020б, с. 432) встановлено, що «суб'єктом вчинення адміністративного правопорушення на авіаційному транспорті є фізичні особи, зокрема: 1) фізичні особи (пошкодження аеродромного устаткування, аеродромних знаків, повітряних суден та їх устаткування, прохід або проїзд без належного дозволу по території аеропортів (ст. 111 КУпАП); невиконання розпоряджень командира судна, порушення правил фотографування, кінозйомки і користування засобами радіозв'язку з борту повітряного судна (ст. 112 КУпАП) тощо); 2) особи льотного складу (порушення правил міжнародних польотів (ст. 113 КУпАП); виконання польотів з порушенням нормативно-правових актів (ст. 111 КУпАП) тощо); 3) посадкові особи (невиконання правил про розміщення нічних і денних маркірувальних знаків або пристроїв на будівлях і спорудах (ч. 2 ст. 111 КУпАП); порушення встановлених на повітряному транспорті правил пожежної безпеки (ч. 2 ст. 120 КУпАП) тощо)». Отже, загальний суб'єкт адміністративного правопорушення наявний у таких адміністративних правопорушеннях на авіаційному транспорті: ч. 1 ст. 111 КУпАП «Розміщення в районі аеродрому будь-яких знаків і пристроїв, схожих на маркірувальні знаки і пристрої, прийняті для розпізнання аеродромів, або спалювання піротехнічних виробів без дозволу адміністрації аеропорту, аеродрому, або влаштування об'єктів, які сприяють масовому скупченню птахів,

небезпечних для польотів повітряних суден»; ч. 2 ст. 111 КУпАП «Невиконання правил про розміщення нічних і денних маркірувальних знаків або пристроїв на будівлях і спорудах»; ч. 3 ст. 111 КУпАП «Пошкодження аеродромного устаткування, аеродромних знаків, повітряних суден та їх устаткування»; ч. 3 ст. 111 КУпАП «Прохід або проїзд без належного дозволу по території аеропортів (крім аеровокзалів), аеродромів, об'єктів радіо- і світлозабезпечення польотів»; ст. 112 КУпАП «Порушення правил поведінки на повітряному судні»; ч. 2 ст. 120 КУпАП «Порушення встановлених на повітряному транспорті правил пожежної безпеки»; ч. 3 ст. 133 КУпАП «Порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на повітряному транспорті»; ст. 135-1 КУпАП «Виготовлення з метою збуту, збут або використання завідомо підроблених квитків повітряного транспорту та інших проїзних документів і документів на перевезення вантажу»; ст. 136 КУпАП «Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті»; ст. 137 КУпАП «Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на повітряному транспорті».

Аналіз адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті дає підстави констатувати, що їх спеціальними суб'єктами можуть бути фізичні осудні особи, які досягли шістнадцятирічного віку і володіють додатковими властивостями за ознаками певної професії. Серед таких можна визначити працівників, професії яких безпосередньо не пов'язані з авіаційною діяльністю, але їх діяльність може вплинути на безпеку польотів повітряних суден. До таких осіб можна віднести певних посадових осіб підприємств, установ чи організацій. Так, у ст. 68 ПК України закріплено, що «усі об'єкти і перешкоди, що розташовані на приаеродромній території та перетинають поверхні обмеження перешкод, мають бути обладнані денними і нічними маркірувальними знаками та пристроями згідно з вимогами авіаційних правил України для аеродромів цивільної авіації. Маркірування об'єктів і перешкод денними та нічними маркірувальними знаками та пристроями здійснюється власниками цих об'єктів за свій рахунок»¹. У п. 62 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 6 грудня 2017 р. № 954, вказано, що «особи, яким належать або

¹ Там само.

в користуванні яких перебувають постійні та тимчасові висотні споруди, зобов'язані з метою забезпечення безпеки польотів повітряних суден розмістити на таких спорудах за власний рахунок нічні та денні маркувальні знаки відповідно до авіаційних правил України та забезпечити утримання зазначених знаків у придатному для експлуатації стані»¹. Частиною 2 ст. 11 ПК України встановлено, що «авіаційні правила України підлягають обов'язковому виконанню всіма юридичними та фізичними особами на території України та суб'єктами авіаційної діяльності України за її межами»². Отже, посадкові особи підприємства, установи чи організації незалежно від форм власності, а також органів державної влади і місцевого самоврядування у випадку невиконання ними правил про розміщення нічних і денних маркірувальних знаків або пристроїв на будівлях і спорудах та неутримання зазначених знаків у придатному для експлуатації стані можуть виступати спеціальними суб'єктами адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 111 КУпАП «Невиконання правил про розміщення нічних і денних маркірувальних знаків або пристроїв на будівлях і спорудах».

До працівників, професії яких безпосередньо пов'язані з авіаційним транспортом та його діяльністю, можна віднести працівників, професійні знання й обов'язки яких закріплює Випуск 68 «Авіаційний транспорт» Довідника кваліфікаційних характеристик професій³. У літературі таких працівників умовно поділяють на дві групи. Як зазначає В. Г. Кундеус (2021, с. 158–159), до першої групи входять

працівники, які здійснюють льотну експлуатацію повітряних суден та їх технічне обслуговування, технічну експлуатацію наземних засобів зв'язку, навігації, організацію повітряного руху. Тобто працівники авіаційної галузі, професії яких пов'язані з експлуатацією повітряних суден чи обслуговуванням повітряного руху. До другої групи входять працівники авіаційної галузі, професії яких безпосередньо не пов'язані з експлуатацією повітряних суден чи обслуговуванням повітряного руху.

Працівники, професії яких безпосередньо пов'язані з експлуатацією повітряних суден, є суб'єктами правопорушень, передбачених ст. 113 КУпАП «Порушення правил міжнародних польотів» та ч. 5 ст. 111 КУпАП «Виконання польотів з порушенням нормативно-правових актів». Слід зазначити, що адміністративні правопорушення, передбачені ч. 5 ст. 111 КУпАП та ст. 113 КУпАП, мають бланкетний характер і передбачають відповідальність за порушення тих чи інших авіаційних правил. При цьому слід відмітити, що на сьогодні можна говорити про наявність значної кількості нормативно-правових актів, якими врегульовано правила польотів у повітряному просторі України та правила міжнародних польотів, серед яких найчисленнішу групу становлять підзаконні нормативно-правові акти (накази, інструкції, положення тощо). Зокрема, відповідно до пп. 1 п. 1 Авіаційних правил України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України»⁴ «... порядок виконання польотів цивільних та державних повітряних суден, порядок обслуговування повітряного руху, порядок управління повітряним рухом, що гарантують безпеку польотів при використанні повітряного простору України та повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладено на Україну, цивільною та державною авіацією»⁵. Відповідно до п. 3 цього документа авіаційні правила обов'язкові для виконання усіма фізичними та юридичними особами незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі

¹ Про затвердження Положення про використання повітряного простору України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.12.2017 № 954 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-p> (дата звернення: 30.08.2022).

² Повітряний кодекс України : Закон України від 04.05.1993 № 3167-XII // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3167-12> (дата звернення: 30.08.2022). Втратив чинність.

³ Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 68 «Авіаційний транспорт». Професії керівників, професіоналів, фахівців, технічних службовців та робітників : затв. Наказом М-ва транспорту України від 17.07.2002 № 488 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/va488361-02> (дата звернення: 30.08.2022).

⁴ Про затвердження Авіаційних правил України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України» : Наказ Держ. авіац. служби України, МО України від 06.02.2017 № 66/73 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0654-17> (дата звернення: 30.08.2022).

⁵ Там само.

⁵ Там само.

авіації та використання повітряного простору України. Слід зазначити, що загальний порядок польотів повітряних суден та їх маневрування у повітряному просторі визначають Правила польотів цивільних повітряних суден України. Відповідно до п. 1.2 цих Правил «їх вимоги поширюються на усіх суб'єктів авіаційної діяльності – фізичних та юридичних осіб незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації»¹. Таким чином, по-перше, суб'єктом порушення правил польотів у повітряному просторі України можуть бути фізичні особи, а спеціальним – посадові особи підприємств, установ чи організацій (юридичних осіб), які здійснюють діяльність у галузі цивільної авіації; по-друге, оскільки ці правила безпосередньо стосуються осіб, які в установленому порядку виконують функції з керування або обслуговування повітряного судна, вони можуть бути суб'єктами правопорушень, передбачених ч. 5 ст. 111 КУпАП «Виконання польотів з порушенням нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації» та ст. 113 КУпАП «Порушення правил міжнародних польотів». У зв'язку із цим подальший хід дослідження спрямуємо на встановлення кола таких працівників.

Для з'ясування ознак спеціального суб'єкта цих правопорушень слід дослідити осіб, які беруть участь у виконанні польотів, насамперед осіб, які на борту повітряного судна під час польоту виконують свої обов'язки з його керування та обслуговування, оскільки коло їх прав і обов'язків впливає на визначення об'єктивної сторони складів, передбачених ст. 113 КУпАП та ч. 5 ст. 111 КУпАП. У законодавстві в галузі цивільної авіації особи авіаційного персоналу, яким в установленому порядку доручено виконувати певні обов'язки з керування й обслуговування повітряного судна для здійснення польотів, належать до екіпажу повітряного судна (п. 3.9 Правил супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів від 11 червня 1996 р.)². До членів екіпажу належать багато

осіб, але всі вони є авіаційними фахівцями, яким у встановленому порядку видаються свідоцтва або посвідчення. Законодавство в галузі цивільної авіації (Правила видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 7 грудня 1998 р. № 486) визначає таких осіб: курсант-пілот (літак/вертоліт); комерційний, приватний, транспортний пілот (літак/вертоліт); пілот планеру, вільного аеростату, надлегкого повітряного судна, льотчик-спостерігач, а також штурман (курсант-штурман), бортінженер (курсант-бортінженер); бортоператор, бортрадист, бортопровідник³.

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (ІКАО) «Стандарти і рекомендована практика видачі свідоцтв авіаційному персоналу» (додаток 1) визначає, що авіаційний персонал, якому видаються свідоцтва, – це: 1) пілот-аматор (літак, дирижабль, вертоліт або повітряне судно із системою збільшення піднімальної сили); пілот комерційної авіації (літак, дирижабль, вертоліт або повітряне судно із системою збільшення піднімальної сили); пілот багаточленного екіпажу (літак); лінійний пілот авіакомпанії (літак, вертоліт або повітряне судно із системою збільшення піднімальної сили); пілот-планерист; пілот вільного аеростата; штурман; бортінженер. Всі вказані особи належать до льотного екіпажу; 2) технік, інженер, механік (технічне обслуговування повітряних судів), диспетчер повітряного руху, співробітник із забезпечення польотів / польотний диспетчер, оператор авіаційної станції інший авіаційний персонал.

Законодавство поділяє льотний екіпаж повітряного судна на дві групи: безпосередньо командир повітряного судна; інші особи льотного екіпажу. У ст. 59 ПК України зазначено, що командиром повітряного судна може бути «пілот, який має відповідну кваліфікацію та досвід»⁴. Більш конкретно функції командира повітряного судна визначають Правила

rada.gov.ua/laws/show/3393-17 (дата звернення: 30.08.2022).

³ Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні : Наказ М-ва транспорту України від 07.12.1998 № 486 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0833-98> (дата звернення: 30.08.2022).

⁴ Повітряний кодекс України : Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 30.08.2022).

¹ Про затвердження Правил польотів цивільних повітряних суден України : Наказ М-ва інфраструктури України від 28.10.2011 № 478 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1327-11> (дата звернення: 30.08.2022).

² Повітряний кодекс України : Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 30.08.2022).

видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні від 7 грудня 1998 р. Зокрема, відповідно до п. 2.1.11 цих Правил «командир повітряного судна – пілот, відповідальний за керування повітряним судном та його безпеку протягом польотного часу»¹. Крім того, згідно з п. 1.3 Правил польотів цивільних повітряних суден України від 28 жовтня 2011 р.² та Правилами обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України від 23 червня 2010 р.³ командир повітряного судна зобов'язаний відповідати за безпечне виконання польоту. В цілому кваліфікаційні вимоги командира повітряного судна встановлюються довідником кваліфікаційних характеристик професій працівників (Випуск 68 «Авіаційний транспорт». Професії керівників, професіоналів, фахівців, технічних службовців та робітників)⁴. Н. В. Дараганова (2009, с. 15) зазначає, що «командир повітряного судна має статус головної керівної особи на повітряному судні протягом усього польотного часу. З одного боку, командир повітряного судна має статус головної керівної особи на повітряному судні, – це пілот, відповідальний за керування повітряним судном та його безпеку протягом польотного часу; до командира повітряного судна висуваються як загальні вимоги, яким повинні задовольняти всі пілоти, так і додаткові вимоги

та обмеження; командир повітряного судна несе встановлену чинним законодавством відповідальність за безпеку польоту незалежно від того, чи пілотує він повітряне судно особисто чи передав керування повітряним судном іншій особі. З іншого боку, командир повітряного судна виступає як посадова особа: він наділений спеціальними владними повноваженнями щодо всіх осіб, які перебувають на борту повітряного судна; він має право вжити всі заходи, які є необхідними для забезпечення безпеки польоту, включаючи застосування заходів адміністративного примусу; в екстремальній ситуації, яка загрожує загибеллю людей, для врятування їхнього життя командир повітряного судна має право відступати від встановлених правил і вимог окремих нормативних документів; у випадках вимушеної посадки на командира повітряного судна покладено обов'язок керувати діями всіх осіб, які знаходяться/знаходились на борту повітряного судна не лише протягом польотного часу, а до моменту передачі своїх повноважень компетентним органам».

Слід відмітити, що серед інших осіб екіпажу законодавство визначає таких: пілот, штурман, бортінженер (бортмеханік), бортрадист. Крім того, в цілому до інших осіб належать особи екіпажу повітряного судна, на яких покладено обов'язки з керуванням повітряним судном. Згідно з розділом 1 Додатку III до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації» «усі члени льотної екіпажу повинні мати свідоцтво та кваліфікацію, видані або прийняті відповідно до Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924 та відповідати визначеним для них обов'язкам»⁵. Розділ 314 «Фахівці, що керують суднами та літальними апаратами і забезпечують судноплавство та польоти» Класифікатора професій ДК 003:2010 включає в себе льотних фахівців (розділ 3143), до яких належать

¹ Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні : Наказ М-ва транспорту України від 07.12.1998 № 486 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0833-98> (дата звернення: 30.08.2022).

² Про затвердження Правил польотів цивільних повітряних суден України : Наказ М-ва інфраструктури України від 28.10.2011 № 478 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1327-11> (дата звернення: 30.08.2022).

³ Про затвердження Правил обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України : Наказ М-ва транспорту та зв'язку України від 23.06.2010 № 383 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0979-10> (дата звернення: 30.08.2022). Втратив чинність.

⁴ Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 68 «Авіаційний транспорт». Професії керівників, професіоналів, фахівців, технічних службовців та робітників : затв. Наказом М-ва транспорту України від 17.07.2002 № 488 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/va488361-02> (дата звернення: 30.08.2022).

⁵ Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» : Наказ Держ. авіац. служби України від 05.07.2018 № 682 // Законодавство.com : сайт. URL: <https://xn--80aagahqwyibe8an.com/ukrajini-derjaviaslujba/nakaz-vid-05072018-682-pro-zatverdjennya-2018-67597.html> (дата звернення: 30.08.2022).

«бортмеханік, бортоператор, бортштурман, командир повітряного судна (літака, вертольота), командир повітряного судна (пілот, льотчик) – інструктор, льотчик-випробувач, штурман-випробувач, пілот (другий пілот), та інші особи»¹.

У ч. 1 ст. 57 ПК України визначено, що екіпаж повітряного судна складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону, які під час польоту постійно виконують такі функції: 1) виконання процедур, передбачених керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна; 2) обслуговування устаткування, механізмів та приладів, необхідних для польоту повітряного судна, а також обладнання, встановленого на повітряному судні та необхідного для виконання польотного завдання; 3) забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту повітряного судна та їх обслуговування².

Льотний склад відповідно до п. 2 Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України від 2 квітня 2002 р. – це частина екіпажу повітряного судна, на яку покладено обов'язки, пов'язані з керуванням повітряного судна та його системами впродовж польотного часу³. Обслуговуючий персонал належить до екіпажу пасажирського і вантажного салону. Так, Додатком 6 до Конвенції Міжнародної організації цивільної авіації «Про міжнародну цивільну авіацію» встановлено, що членом обслуговуючого персоналу є член екіпажу, який в інтересах безпеки пасажирів виконує

обов'язки, доручені йому експлуатантом або командиром повітряного судна, та не є членом льотного екіпажу повітряного судна⁴. Слід зазначити, що Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» як члена екіпажу передбачають «члена кабінного екіпажу (*cabin crew member*)» і визначають його як «члена екіпажу з відповідною кваліфікацією, окрім члена льотного екіпажу або технічного персоналу, призначений експлуатантом для виконання обов'язків, пов'язаних із безпекою пасажирів та польоту під час експлуатації»⁵. Національне законодавство частину екіпажу повітряного судна, на яку покладено обов'язки з обслуговування пасажирів, гарантування безпеки перевезення пасажирів та вантажів, виконання авіаційних робіт на борту повітряного судна впродовж польотного часу, визначає як «кабінный склад» (п. 2 Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України від 2 квітня 2002 р.)⁶. Слід згадати і Класифікатор професій ДК 003:2010 (розділ 511), яким до працівників, що надають послуги в дорозі, відносить «бортпровідника, інструктора-провідника бортового, старшого бортового провідника служби бортпровідників»⁷. У цілому до обслуговуючого

⁴ Конвенція про міжнародну цивільну авіацію : від 07.12.1944 // БД «Законодавство України» / ВР України URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038 (дата звернення: 30.08.2022).

⁵ Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» : Наказ Держ. авіац. служби України від 05.07.2018 № 682 // Законодавство.com : сайт. URL: <https://xn--80aagahqwiyibe8an.com/ukrajinderjaviaslujba/nakaz-vid-05072018-682-pro-zatverdjenjnya-2018-67597.html> (дата звернення: 30.08.2022).

⁶ Про затвердження Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України : Наказ М-ва транспорту та зв'язку України від 02.04.2002 № 219 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0390-02> (дата звернення: 30.08.2022).

⁷ Національний класифікатор України. Класифікатор професій ДК 003:2010 : затв. Наказом Держ. комітету України з питань тех. регулювання та споживчої політики від 28.07.2010 № 327 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/va327609-10> (дата звернення: 30.08.2022).

¹ Національний класифікатор України. Класифікатор професій ДК 003:2010 : затв. Наказом Держ. комітету України з питань тех. регулювання та споживчої політики від 28.07.2010 № 327 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/va327609-10> (дата звернення: 30.08.2022).

² Про затвердження Правил супроводження в контрольованих зонах авіапідрприємств матеріальних цінностей і пасажирів : Наказ Держ. департаменту авіац. транспорту України, МВС України від 11.06.1996 № 168/397 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0334-96> (дата звернення: 30.08.2022).

³ Про затвердження Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України : Наказ М-ва транспорту та зв'язку України від 02.04.2002 № 219 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0390-02> (дата звернення: 30.08.2022).

персоналу (екіпажу пасажирського і вантажного салону) належить частина екіпажу повітряного судна – особи, на яких покладено обов'язки з обслуговування екіпажу та пасажирів, забезпечення їх безпеки, безпеки їх перевезення та перевезення вантажу, а також виконання різних спеціальних фахових робіт упродовж польотного часу на борту повітряного судна.

Таким чином, дослідження правових характеристик осіб, які на борту повітряного судна під час польоту виконують свої обов'язки з його керування та обслуговування, свідчить, що до таких осіб належать члени екіпажу повітряного судна: особи льотного екіпажу (командир повітряного судна, другий пілот, штурман, інші особи льотного складу) та особи обслуговуючого персоналу (бортпровідник, бортоператор та ін.). Названі особи під час виконання польотів залежно від своїх обов'язків виконують певні функції з керування повітряним судном, його обслуговування та обслуговування пасажирів на борту повітряного судна і забезпечення їх безпеки. Порушення такими особами нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації на час виконання польотів, створює підстави для адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень, зокрема передбачених ч. 5 ст. 111 та ст. 113 КУпАП.

Слід зазначити, що правила польотів повітряних суден у повітряному просторі регулюються багатьма нормативними актами в галузі авіації, в тому числі Авіаційними правилами використання повітряного простору України. Згідно з цими Правилами провадження діяльності, пов'язаної з польотами повітряних суден, утворює використання повітряного простору. У розділі II зазначеного акта закріплено, що відповідальність за організацію польотів повітряних суден авіації загального призначення та безпілотних повітряних суден несуть користувачі повітряного простору. Зокрема, це керівники авіа підприємств, організацій або власники повітряного судна, а у випадку польотів безпілотних повітряних суден – зовнішні пілоти повітряного судна та інші особи, які планують або проваджують зазначену діяльність¹. Отже, у випадку вико-

нання польотів із порушенням нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації, що утворює об'єктивну сторону правопорушення, передбаченого ч. 5 ст. 111 КУпАП, спеціальним суб'єктами можуть бути посадові особи – керівники авіа підприємств, організацій, що здійснюють організацію польотів повітряних суден авіації загального призначення та безпілотних повітряних суден, а також зовнішні пілоти безпілотного повітряного судна.

Слід зазначити, що адміністративні правопорушення, передбачені ч. 5 ст. 111 та ст. 113 КУпАП, мають бланкетний характер і передбачають відповідальність за порушення тих чи інших авіаційних правил. В аспекті зазначеного слід наголосити, що розглянуті вище особи можуть бути спеціальними суб'єктами адміністративних правопорушень тільки у випадку наявності в їх дії (бездіяльності) всіх ознак об'єктивної сторони виконання польотів із порушенням нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації (ч. 5 ст. 111 КУпАП) або порушення правил міжнародних польотів (ст. 113 КУпАП).

Підсумовуючи викладене, слід наголосити, що загальним суб'єктом адміністративного правопорушення на авіаційному транспорті є фізична осудна особа, яка на момент учинення адміністративного правопорушення досягла віку шістнадцяти років. Така особа є загальним суб'єктом вказаних правопорушень. Спеціальними суб'єктами можуть бути як працівники (посадові особи), що безпосередньо не пов'язані з авіаційною діяльністю, так і працівники, професії яких безпосередньо пов'язані з авіаційною діяльністю. Залежно від об'єктивної сторони вчинення діяння спеціальний суб'єкт адміністративного правопорушення (особи льотного екіпажу повітряного судна та обслуговуючого персоналу, посадові особи – керівники авіа підприємств, організацій) наявний в адміністративних правопорушеннях на авіаційному транспорті, передбачених ч. 5 ст. 111 «Виконання польотів з порушенням нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації» та ст. 113 «Порушення правил міжнародних польотів» КУпАП.

ВИСНОВКИ. Аналіз адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті дає можливість констатувати, що за протиправні дії в галузі цивільної авіації юридичні та фізичні особи підлягають відповідальності згідно із законом. Суб'єктами адміністративної відповідальності на авіаційному транспорті можуть бути лише фізичні особи, а суб'єктами відповідальності у вигляді застосування адміністративно-господарських, фінансових, штрафних

¹ Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»: Наказ Держ. авіац. служби України, МО України від 11.05.2018 № 430/210 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18> (дата звернення: 30.08.2022).

санкцій, штрафів можуть бути як юридичні (підприємства, установи, заклади), так і фізичні особи.

Суб'єктом адміністративного правопорушення (загальний суб'єкт) на авіаційному транспорті є фізична особа, яка є осудною і на момент учинення адміністративного правопорушення досягла віку шістнадцяти років. Спеціальним суб'єктом адміністративного правопорушення на авіаційному транспорті можуть бути посадові особи підприємств, установ чи організацій (юридичних осіб), які здійснюють діяльність у галузі цивільної авіації. Аналіз спеціальних суб'єктів адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті дав можливість стверджувати, що вони мають ознаки, які вказують на особливості їх правового становища, що дозволяє диференціювати їх відповідальність, забезпечуючи тим самим необхідну правову оцінку вчиненого правопорушення.

Залежно від ознак складу адміністративного правопорушення спеціальним суб'єктом адміністративного правопорушення на авіаційному транспорті, зокрема передбаченого ч. 5 ст. 111 «Виконання польотів з порушенням нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації» та ст. 113 «Порушення правил міжнародних польотів» КУпАП, можуть виступати фізичні особи, діяльність яких

пов'язана з певним професійним статусом (особи льотного екіпажу повітряного судна та обслуговуючого персоналу, інші особи) у випадку порушення нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації у сфері виконання польотів. Визначення окремих видів спеціальних суб'єктів залежить від характеру їх діяльності, що обов'язково зумовлюється характеристиками об'єктивної сторони складів адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті, передбачених ч. 5 ст. 111 та ст. 113 КУпАП.

Встановлення спеціальних суб'єктів адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті супроводжується багатьма проблемами, які пов'язані насамперед із чималим нормативно-правовим масивом законодавчих актів у галузі цивільної авіації, що, у свою чергу, обумовлює «бланкетність» диспозицій адміністративно-деліктних норм та складність їх застосування. Враховуючи, що окремі питання відповідальності осіб за вчинення правопорушень на авіаційному транспорті залишаються багатоаспектними і в багатьох випадках не вирішеними, перспективою подальших досліджень, на наш погляд, є розгляд питань юридичних підстав адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень на авіаційному транспорті.

СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ

1. Адміністративне право України (Загальна частина) : навч. посіб. / О. І. Остапенко, М. В. Ковалів, С. С. Єсімов та ін. Львів : Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2019. 504 с.
2. Адміністративне право України : підручник / В. В. Середа, О. Л. Хитра, Ю. С. Назар та ін. ; за заг. ред. Ю. С. Назара. Львів : ЛьвДУВС, 2021. 680 с.
3. Адміністративне право України. Загальна частина у схемах : навч. посіб. / за заг. ред. В. В. Сокурєнка. Харків : ХНУВС, 2019. 236 с.
4. Адміністративне право України. Повний курс : підручник / В. Галуцько, П. Діхтієвський, О. Кузьменко та ін. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2018. 446 с.
5. Адміністративне право України. Повний курс : підручник / В. Галуцько, П. Діхтієвський, О. Кузьменко та ін. ; за ред. В. Галуцько, О. Правоторової. Вид. 4-те. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2021. 656 с.
6. Адміністративне право України. Повний курс : підручник / за ред. В. Галуцько, О. Правоторової. Вид. 3-те. Київ : Акад. адміністративно-правових наук, 2020. 466 с.
7. Баштанник В. В., Шумляєва І. Д. Адміністративне право : навч. посіб. 2-ге вид., перероб. і допов. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2018. 200 с.
8. Брусакова О. В. Адміністративна відповідальність за правопорушення на авіаційному транспорті. *Підприємництво, господарство і право*. 2020а. № 8. С. 141–147. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.8.22>.
9. Брусакова О. В. Адміністративно правові засади державного регулювання в галузі авіаційного транспорту в Україні : монографія. Харків : Панов, 2020б. 588 с.
10. Дараганова Н. В. Адміністративно-правовий статус екіпажу повітряного судна України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2009. 19 с.
11. Добрянська Н. В. Дискусійні питання із приводу адміністративної відповідальності юридичних осіб. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки*. 2019. Т. 30, № 5. С. 133–138. DOI: <https://doi.org/10.32838/2707-0581/2019.5/23>.
12. Капітаненко Н. П. Адміністративні правопорушення у сфері реалізації права інтелектуальної власності: загальна характеристика. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 1. С. 370–374. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-1/93>.

13. Кожура Л. О. Юридичний аналіз суб'єкту та суб'єктивної сторони складу адміністративних правопорушень, що порушують право на охорону здоров'я осіб з інвалідністю. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. Т. 2, вип. 2. С. 29–31. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2020-2-2/7>.

14. Кундеус В. Г. Працівники повітряного транспорту як суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту // *The latest development of the modern legal sciences and education in Ukraine and EU countries: an experience, challenges, expectations : monograph* / I. V. Aristova, T. O. Chernadchuk, A. V. Artemenko et al. Riga : Baltija Publishing, 2021. Pp. 331–351. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-033-9-19>.

15. Нефедова А. В. Спеціальні ознаки суб'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті. *Актуальні проблеми держави і права*. 2019. Вип. 82. С. 134–143.

16. Поштаренко О. В. Підстави настання адміністративної відповідальності осіб, що вчинили насильство щодо фізичної особи. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 7. С. 175–181. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.7.30>.

17. Сокурченко В. В. Особливості функціонування авіаційної інфраструктури та високотехнологічного конкурентоспроможного авіаційного транспорту в Україні // *Авіація, промисловість, суспільство : матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кременчук, 12 трав. 2021 р.) : у 2 ч. / МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ, Кременчуц. льотн. коледж. Харків : ХНУВС, 2021. Ч. 1. С. 29–31.*

18. Чумак О. О. Особливості адміністративно-правового статусу екіпажу повітряного судна цивільної авіації України. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 4. С. 192–196. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.4.32>.

19. Brusakova O. V., Iemets L. O., Shulha A. M., Kolotik A. S. Legal and Organizational-Technical Assurances of Aviation Security. *Amazonia Investiga*. 2020. Vol. 9, Iss. 29. Pp. 542–549. DOI: <https://doi.org/10.34069/AI/2020.29.05.59>.

Надійшла до редколегії: 02.09.2022

Прийнята до опублікування: 17.09.2022

REFERENCES

1. Bashtannyk, V. V., & Shumliaieva, I. D. (2018). *Administrative law*. DRIDU NADU.
2. Brusakova, O. V. (2020). *Administrative legal principles of state regulation in the field of air transport in Ukraine*. Panov.
3. Brusakova, O. V. (2020). *Administrative liability for offenses on air transport*. *Entrepreneurship, Economy and Law*, 8, 141-147. <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.8.22>.
4. Brusakova, O. V., Iemets, L. O., Shulha, A. M., & Kolotik, A. S. (2020). Legal and Organizational-Technical Assurances of Aviation Security. *Amazonia Investiga*, 9(29), 542-549. <https://doi.org/10.34069/AI/2020.29.05.59>.
5. Chumak, O. O. (2020). Peculiarities of the administrative and legal status of the aircraft crew of the civil aviation of Ukraine. *Entrepreneurship, Economy and Law*, 4, 192-196. <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.4.32>.
6. Darahanova, N. V. (2009). *Administrative legal status of the aircraft crew of Ukraine* [Candidate thesis, Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman].
7. Dobryanska, N. V. (2019). Discussion questions regarding the administrative responsibility of legal entities. *Scientific Notes of Taurida National V. I. Vernadsky University. Series: Juridical Sciences*, 30(5), 133-138. <https://doi.org/10.32838/2707-0581/2019.5/23>.
8. Halunka, V., & Pravotorova, O. (Ed.). (2020). *Administrative law Ukraine. Full course*. Academy of Administrative and Legal Science.
9. Halunko, V., Dikhtievskiy, P., Kuzmenko, O. et al. (2018). *Administrative law Ukraine. Full course*. OLDI-PLUS.
10. Halunko, V., Dikhtievskiy, O., Kuzmenko, O. et al. (2021). *Administrative law Ukraine. Full course* (V. Halunko & O. Pravotorova, Eds). OLDI-PLUS.
11. Kapitanenko, N. P. (2021). Administrative offenses in the field of intellectual property right implementation: general characteristics. *Juridical Scientific and Electronic Journal*, 1, 370-374. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-1/93>.
12. Kozhura, L. O. (2020). Legal analysis of the subject and the subjective side of the composition of administrative offenses that violate the right to health of persons with disabilities. *Juridical Scientific and Electronic Journal*, 2(2), 29-31. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2020-2-2/7>.
13. Kundeus, V. H. (2021). Air transport workers as subjects of criminal offenses against traffic safety and operation of air transport. In I. V. Aristova, T. O. Chernadchuk, A. V. Artemenko et al., *The latest development of the modern legal sciences and education in Ukraine and EU countries: an experience, challenges, expectations* (pp. 331-351). Baltija Publishing.

14. Nefedova, A. V. (2019). Special features of the subject of administrative offenses in automobile transport. *Current Problems of State and Law*, 82, 134-143.
15. Ostapenko, O. I., Kovaliv, M. V., Yesimov, S. S., Hulak, L. S., Otchak, N. Ya., & Ostapenko, L. O. (2019). *Administrative law of Ukraine (General part)*. National University "Lviv Polytechnic".
16. Poshtarenko, O. V. (2020). Grounds for incurrance of administrative liability of persons committed violence against a natural person. *Entrepreneurship, Economy and Law*, 7, 175-181.
17. Sereda, V. V., Khytra, O. L., Nazar, Yu. S. et al. (2021). *Administrative law of Ukraine* (Yu. S. Nazar, Ed.). Lviv State University of Internal Affairs.
18. Sokurenko, V. V. (2021, May 12). *Peculiarities of the functioning of aviation infrastructure and high-tech competitive aviation transport in Ukraine* [Conference presentation abstract]. II International Scientific and Practical Conference "Aviation, industry, society", Kremenchuk, Ukraine.
19. Sokurenko, V. V. (Ed.). (2019). *Administrative law Ukraine. The general part in the schemes*. Kharkiv National University of Internal Affairs.

Received the editorial office: 2 September 2022

Accepted for publication: 17 September 2022

ОКСАНА ВАЛЕРЬЕВНА БРУСАКОВА,

доктор юридических наук, доцент,

*Харьковский национальный университет внутренних дел,
факультет № 6;*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6522-8020>,

e-mail: advokatbrusakova@gmail.com

**СУБЪЕКТЫ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ
НА АВИАЦИОННОМ ТРАНСПОРТЕ**

В статье проведено комплексное исследование общего и специальных субъектов административных правонарушений на авиационном транспорте. Проанализированы международно-правовые акты и национальное законодательство в отрасли гражданской авиации. Установлен круг субъектов административных правонарушений на авиационном транспорте. На основании квалификационных характеристик лиц авиационного персонала определены виды специальных субъектов ответственности за административные правонарушения на авиационном транспорте, которые связаны с нарушением полетов, с нарушением нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность авиации. Сделан вывод, что субъектами административного правонарушения на авиационном транспорте являются общий и специальный.

Ключевые слова: административная ответственность, административные правонарушения, авиационный транспорт, состав административного правонарушения, специальный субъект, должностное лицо, воздушное судно.

OKSANA VALERIIVNA BRUSAKOVA,

Doctor of Law, Associate Professor,

*Kharkiv National University of Internal Affairs,
Faculty No. 6;*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6522-8020>,

e-mail: advokatbrusakova@gmail.com

SUBJECTS OF ADMINISTRATIVE OFFENSES ON AIR TRANSPORT

A comprehensive study of general and special subjects of administrative offenses in air transport has been conducted. The range of subjects of administrative offenses on air transport has been established. The types of special subjects of responsibility for administrative offenses in aviation transport have been determined and special subjects of responsibility for administrative offenses in aviation transport related to violation of flights, violation of norms of normative legal acts regulating aviation activity has been investigated.

It has been proved that only individuals can be subjects of administrative liability, and both legal entities and individuals can be subjects of liability in the form of administrative and economic, financial, penalties and fines. For illegal actions in the field of civil aviation, legal entities and individuals are liable in accordance with the law.

Based on international legal acts and documents of national legislation in the field of civil aviation, the concepts of "crew member", "aircraft commander", "other persons of the flight crew" have been analyzed. It has been found that the legal position of the aviation personnel who

belong to the aircraft crew and other aviation personnel of civil aviation, as well as their rights and responsibilities, influence the determination of the composition of certain administrative offenses in air transport related to the violation of flight rules, the performance of which is inextricably linked to a certain legal, professional, behavioral or other status of a person.

It has been concluded that the subject of an administrative offense in air transport is a natural person of full legal capacity who at the time of committing the administrative offense has reached the age of sixteen (general subject). Depending on the signs of an administrative offense, a special subject may be individuals whose activities are associated with a certain legal, professional, physical, behavioural or other status, as well as officials of enterprises, institutions or organizations (legal entities) that carry out activities in the field of civil aviation.

It has been noted that the allocation of certain types of special subjects of administrative offenses in air transport depends on the nature of their activities, which is based on the characteristics of the objective side of the offense.

Key words: *administrative responsibility, administrative offenses, air transport, corpus delicti of an administrative offense, special subject, official, aircraft.*

Цитування (ДСТУ 8302:2015): Брусакова О. В. Суб'єкти адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті. *Право і безпека*. 2022. № 4 (87). С. 170–182. DOI: <https://doi.org/10.32631/pb.2022.3.15>.

Citation (APA): Brusakova, O. V. (2022). Subjects of administrative offenses on air transport. *Law and Safety*, 4(87), 170–182. <https://doi.org/10.32631/pb.2022.3.15>.