Гусар Ольга Анатоліївна

Національний авіаційний університет, м. Київ

**Коло суб'єктів уповноважених розглядати справи про порушення правил безпеки польотів**

Суттєвою особливістю провадження в справах про порушення правил безпеки польотів є широке коло суб'єктів, уповноважене розглядати ці справи, серед яких не лише органи повітряного транспорту, що ускладнює розгляд справ. Характерно, що дану категорію справ, як правило, розглядають органи і посадові особи, на яких покладено і забезпечення безпеки польотів. Це ще раз свідчить про важливу роль адміністративного примусу взагалі, і адміністративної відповідальності зокрема, у механізмі порушень правил безпеки польотів.

Згідно ч. 1 ст. 228 КУпАП, справи про адміністративні правопорушення, передбачені статтями 111 (крім порушень, вчинених на аеродромах, не внесених до державного реєстру аеродромів України, поза територією аеродромів та на посадкових майданчиках), частиною першою статті 112 розглядають переважно органи повітряного транспорту. Детально порядок розгляду справ про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті регулюється Інструкцією[[1]](#endnote-1) [].

Від імені органів повітряного транспорту, відповідно до ч. 2 ст. 228 КУпАП, розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право:

* керівник спеціально уповноваженого органу виконавчої влади у галузі цивільної авіації України та його заступники - за адміністративні правопорушення, передбачені статтею 111, частиною першою статті 112;
* начальник інспекції спеціально уповноваженого органу виконавчої влади у галузі цивільної авіації України та його заступник, інспектори та регіональні інспектори спеціально уповноваженого органу виконавчої влади у галузі цивільної авіації України, керівники авіапідприємств та аеропортів або їх заступники, начальники служб організації перевезень авіапідприємств та аеропортів, командири повітряних суден; посадові особи спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту, що виконують контрольно-ревізійні функції; начальники загонів і окремих команд воєнізованої охорони авіапідприємств (аеропортів) - за адміністративні правопорушення, передбачені статтею 111, частиною першою статті 112. При цьому розмір штрафу, що накладається посадовими особами спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту, що виконують контрольно-ревізійні функції, начальниками служби організації перевезень авіапідприємств (аеропортів), начальниками окремих команд воєнізованої охорони авіапідприємств (аеропортів), не може перевищувати чотирьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Крім цього, значна кількість адміністративних правопорушень на повітряному транспорті, згідно КУпАП, можуть розглядатись також іншими органами:
1. адміністративні комісії при виконавчих органах міських рад розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені частинами першою, третьою, четвертою і п'ятою статті 111 КУпАП, якщо правопорушення вчинені на аеродромах, не внесених до державного реєстру аеродромів України, поза територією аеродромів та на посадкових майданчиках (ч. 1 ст. 218 КУпАП);
2. судді місцевих судів (районних, районних у місті, міських чи міськрайонних) розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені частиною другою статті 112 КУпАП (ст. 221 КУпАП);
3. відповідно до ч. 1 ст. 222 КУпАП органи внутрішніх справ (міліція) розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 111 КУпАП; згідно ч. 2 ст. 222 КУпАП, від імені органів внутрішніх справ (міліції) справи про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 111 КУпАП, мають право розглядати начальники або заступники начальників районних, міських, районних у містах відділів (управлінь) внутрішніх справ, а також інші працівники міліції, на яких покладено нагляд за додержанням відповідних правил.

З вищенаведених правових норм неважко зрозуміти, що однакові правопорушення уповноважені розглядати різні органи, юрисдикція яких перетинається. Таке становище вважаємо неприйнятним у правовій державі. Тому необхідно чітко розмежувати в КУпАП адміністративну юрисдикцію цих органів. Також ми приєднуємось до думки Т.О. Коломоєць[[2]](#endnote-2) [с. 10] щодо необхідності, з метою захисту прав громадян і удосконалення юрисдикційної діяльності, звузити коло органів і посадових осіб, уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення і посилити їх спеціалізацію, а також цілком підтримуємо зроблені нею висновки щодо позитивних наслідків такої реформи. В сфері порушення правил безпеки польотів це дозволить підвищити ефективність юрисдикційної діяльності спеціалізованих суб'єктів, водночас звільнивши виконавчі органи міських рад, а також суддів місцевих судів від виконання цих обтяжливих (враховуючи специфіку справ, що вимагають спеціальних знань та досвіду) функцій. Щодо суддів можна навести ще й додатковий аргумент - перевантаженість їх іншими справами.

Причини авіаційної події встановлюються актом льотно-технічної комісії, що призначається по кожному випадку авіаційної події, коли настали тяжкі наслідки. Висновки такої комісії є однією з юридичних підстав для слідчих і судових органів при вирішенні питання про притягнення до юридичної відповідальності.

1. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті. Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 2 листопада 2005 р. № 823 // Офіційний Вісник України. - 2005. - № 52. - Ст. 3376. [↑](#endnote-ref-1)
2. Коломоєць Т.О. Штрафи за законодавством про адміністративні правопорушення: Автореф. дис. на здоб. наук. ступ. канд. юрид. наук. 12.00.07 / Ун-т внутр. справ. — X., 1999. — 17с. [↑](#endnote-ref-2)