

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

Баган Ярослав Йосифович



УДК 342.95:656.7

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ФУНКЦІОНУВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ
В УКРАЇНІ**

12.00.07 – адміністративне право і процес;
фінансове право; інформаційне право

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Дніпро – 2018

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у Дніпропетровському державному університеті внутрішніх справ, Міністерство внутрішніх справ України.

Науковий керівник –

доктор юридичних наук, професор

Собакарь Андрій Олексійович,

Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ,
професор кафедри загальноправових дисциплін.

Офіційні опоненти:

доктор юридичних наук, професор

Журавльов Дмитро Володимирович,

Інститут права та післядипломної освіти
Міністерства юстиції України,
перший заступник директора;

кандидат юридичних наук

Чудновський Олександр Вікторович,

Департамент громадського порядку і цивільного захисту
Дніпровської міської ради,
директор.

Захист відбудеться 28 грудня 2018 року о 09-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 08.727.02 Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ за адресою: 49000, м. Дніпро, просп. Гагаріна, 26.

З дисертацією можна ознайомитись у загальній бібліотеці Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ (м. Дніпро, просп. Гагаріна, 26).

Автореферат розіслано 26 листопада 2018 року.

**Учений секретар
спеціалізованої вченої ради**



В.С. Березняк

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Важливим елементом інтеграції України в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків та невід'ємною частиною національної транспортної системи є цивільна авіація. Належачи до базових, стратегічно важливих секторів економіки України, наявний нині потенціал авіаційного транспорту використовується недостатньо, а сама авіаційна галузь перебуває під впливом зростаючих проявів системної кризи. На тлі ускладнення економічної та військово-політичної ситуації в державі, рекомендацій низки міжнародних організацій та органів ЄС оминати альтернативними маршрутами частину повітряного простору України, анексії Криму, припинення роботи частини вітчизняних аеропортів, значного скорочення авіаперевізниками маршрутної мережі та згортання взагалі низки напрямків руху відбулося погіршення показників вітчизняних авіаперевезень та зменшення рівня їх безпеки.

Отже, місце і роль цивільної авіації для суспільства визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки та чіткого адміністративно-правового забезпечення.

Необхідність застосування широкого діапазону публічно-правових засобів забезпечення функціонування авіаційного транспорту не викликає сумніву, адже деструктивними чинниками, що гальмують наразі розвиток досліджуваної галузі, є: недостатній рівень адаптованості українського авіаційного законодавства до міжнародних вимог та правил ЄС; неефективність національної системи підготовки авіаційного персоналу; відсутність чіткої політики розвитку аеропортів; неефективний протекціонізм вітчизняного виробництва авіатехніки; відсутність чіткого плану лібералізації ринку пасажирських авіаперевезень; поєднання функцій економічного регулювання та корпоративного управління державними підприємствами в цивільній авіації тощо.

Наразі ключовими викликами розвитку вітчизняної авіаційної галузі є необхідність інтегрування України до європейських авіаційних структур та зміцнення авторитету країни як авіаційної європейської держави; модернізації парку повітряних суден і аеронавігаційного обладнання в аеропортах; стимулювання попиту населення на пасажирські авіаперевезення; розширення мережі маршрутів і ліквідація монополії на ринку постачання авіапального та наземного обслуговування; вдосконалення процедур інспектування цивільних некомерційних повітряних суден загального призначення, спортивних та саморобних літальних апаратів, інспектування сектору нерегулярних авіаційних перевезень; гармонізації національного законодавства із законодавством ЄС у сфері забезпечення безпеки польотів та управління аеронавігацією; розвитку напрямку безпілотних літальних апаратів (БЛА) та правового врегулювання питання їх використання в повітряному просторі України; вдосконалення системи дозвільно-реєстраційних (ліцензійних)

засобів регулювання відносин у цій сфері тощо.

Окремі проблеми адміністративно-правового забезпечення роботи національної транспортної системи неодноразово ставали предметом дослідження багатьох вчених-правознавців, зокрема О.М. Бандурки, І.В. Булгакової, В.В. Воліка, Г.В. Галімшиної, А.В. Гаркуші, С.В. Гизимчука, В.К. Гіжевського, І.П. Голосніченка, Г.К. Голубевої, С.Т. Гончарука, Т.О. Гуржія, С. М. Гусарова, Е.Ф. Демського, Е.М. Деркач, Є.В. Додіна, М.М. Долгополової, О.В. Домашенка, В.В. Доненка, В.В. Єгупенка, С.С. Єсімова, Д.В. Журавльова, В.О. Заросила, А.П. Калініченко, Р.А. Калужного, М. В. Коваліва, А.Т. Комзюка, М.В. Лошицького, М.А. Микитюка, В.А. Мисливого, А.В. Мілашевича, О.Л. Міленіна, В.Ф. Муцка, В.В. Новикова, А.М. Подоляки, В.Й. Развадовського, О.Ю. Салманової, А.О. Собакаря, М.М. Стоцької, Я.І. Хом'яка, О.Б. Чорномаз, О.В. Чудновського, М.Л. Шелухіна, В.М. Шудрікова, О.О. Юхна, Х.П. Ярмакі, О. Н. Ярмиша та ін.

Однак поряд з істотними досягненнями в напрямі підвищення ефективності правового забезпечення роботи різних видів транспорту не всі завдання є вирішеними. Вітчизняні наукові дослідження проблем функціонування саме авіаційного транспорту є фрагментарними, хоча в цьому аспекті слід віддати належне дисертаційним роботам Н.В. Дараганової «Адміністративно-правовий статус екіпажу повітряного судна України» (Київ, 2009 р.), А.В. Філішова «Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні» (Київ, 2010 р.), А.С. Бичкова ««Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польотів» (Київ, 2010 р.), І.Я. Козачок «Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті» (Київ, 2015 р.). Останні мають важливе теоретико-прикладне значення для розвитку науки адміністративного права, однак проблему підвищення ефективності правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні в цілому не вирішують.

Таким чином, недостатність розробок на теоретичному рівні, наявність практичних правових проблем, а також необхідність проведення комплексного дослідження теоретичних засад, способів і механізмів адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні зумовили вибір теми дисертації.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Обрана тема дисертаційного дослідження спрямована на виконання основних положень Плану заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 04 березня 2015 р. № 213-р., Транспортної стратегії України на період до 2020 року, схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р, Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 05.03.2008 № 506-р, Пріоритетних напрямків розвитку правової науки на 2011-2015 рр., затверджених постановою загальних зборів Національної академії

правових наук України від 24.09.2010 № 14-10, та загальноуніверситетської наукової теми «Актуальні проблеми державотворення, правотворення та правозастосування» (державний реєстраційний номер 0112U003550).

Мета і задачі дослідження. *Мета* дисертації полягає в тому, щоб на основі аналізу чинного законодавства та узагальнення практики його застосування визначити теоретичні засади, механізм та особливості адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні та на цій основі розробити пропозиції щодо його удосконалення.

Вказана мета зумовлює розв'язання таких *задач*:

- охарактеризувати авіаційний транспорт та сферу його функціонування як об'єкти адміністративно-правового забезпечення;
- встановити періодизацію розвитку публічного адміністрування сферою функціонування авіаційного транспорту;
- визначити поняття адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні;
- розглянути нормативну складову адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту;
- уточнити місце загальної та спеціальної публічної адміністрації в сфері забезпечення функціонування авіаційного транспорту;
- визначити адміністративно-правові засоби забезпечення функціонування авіаційного транспорту;
- окреслити основні форми публічного контролю як засобу адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту;
- вивчити зарубіжний досвід і міжнародну практику адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту та можливості його адаптації для України;
- виробити конкретні заходи, спрямовані на вдосконалення публічного адміністрування у сфері функціонування авіаційного транспорту.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які формуються у сфері функціонування авіаційного транспорту.

Предметом дослідження є адміністративно-правове забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні.

Методи дослідження. Методологічну основу цього дослідження складає комплекс загальнофілософських, загальнонаукових та спеціально-наукових методів пізнання, застосування яких зумовлено об'єктом і предметом дослідження для вирішення поставлених завдань, що забезпечує отримання достовірних наукових результатів та всебічного висвітлення досліджуваної проблеми. Зокрема, *лінгвістичний та логіко-семантичний методи* використано при розгляді термінологічних питань та поглибленні понятійного апарату (підрозділи 1.1, 1.3, 2.4). *Порівняльно-правовий метод* (підрозділи 2.1, 3.1) покладено в основу аналізу законодавства у досліджуваній сфері в Україні, а також компаративного аналізу відповідних норм вітчизняного та

міжнародного повітряного права. *Аналітичний метод* (підрозділи 2.3, 2.4, 3.2) надав можливість встановити необхідність вдосконалення адміністративного законодавства, що регламентує порядок застосування публічно-правових засобів забезпечення розвитку авіаційно-транспортної системи України. *Системно-структурний метод* застосовувався при аналізі місця загальної та спеціальної публічної адміністрації у сфері забезпечення функціонування авіаційного транспорту, а *формально-юридичний* – під час дослідження нормативно-правових актів, що визначають їх функції та повноваження. *Соціологічний та статистичний методи* використано для аналізу та узагальнення результатів проведеного анкетування, а також емпіричних даних щодо окремих питань функціонування авіаційного транспорту (підрозділи 1.1, 2.1, 2.4, 3.2). *Методи класифікації та групування* використовувалися для дослідження адміністративно-правових засобів забезпечення ринку авіаційних перевезень, форм та методів публічного контролю зазначеною сферою (підрозділи 2.3, 2.4). Вимог формальної логіки щодо послідовності, визначеності, несуперечності й обґрунтованості суджень здобувач дотримувався у формулюванні висновків і пропозицій відповідно до мети дослідження.

Нормативною основою роботи є Конституція України, законодавчі акти України, міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, постанови Верховної Ради, акти Президента і Кабінету Міністрів України, нормативні акти центральних органів виконавчої влади. У ході дисертаційного дослідження було також використано міжнародні стандарти цивільної авіації та законодавство провідних авіаційних держав (Австрія, Бельгія, Бразилія, Велика Британія, Італія, Канада, Китай, Нідерланди, Німеччина, Російська Федерація, США, Фінляндія, Франція, Японія), досвід яких щодо адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту може бути використаний в Україні.

Теоретичною базою дослідження є наукові праці вітчизняних та іноземних учених-юристів, філософів, економістів, матеріали наукових конференцій та інших наукових заходів, що містять положення стосовно функціонування авіаційного транспорту.

Емпіричну та інформаційну основу дослідження становлять: статистичні дані Міністерства інфраструктури України, Державної авіаційної служби України, Державної служби статистики та інших державних органів за 2008-2017 роки, аналіз політико-правової публіцистики, довідкових видань, фактологічних матеріалів щодо окремих аспектів правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що дисертація є одним з перших у вітчизняній науці адміністративного права комплексних досліджень особливостей адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні. У результаті виконаного дослідження сформульовано низку нових теоретичних положень, обґрунтовано висновки, рекомендації та пропозиції щодо вдосконалення

чинного законодавства України. Основні з них такі:

уперше:

– запропоновано комплекс стратегічно-планувальних та програмно-цільових заходів підвищення ефективності функціонування авіаційного транспорту, що передбачатиме розробку та прийняття: а) Стратегії розвитку авіаційно-транспортної системи України; б) Державної цільової програми розвитку авіації загального призначення в Україні; в) Програми стандартизації в галузі авіаційної промисловості, яка має стати інструментом практичної реалізації змін у нормативному регулюванні питань авіаційних стандартів; г) Стратегії розвитку використання безпілотних дистанційно-пілотованих літальних апаратів (ДПЛА), що передбачатиме інтеграцію таких комплексів у повітряний простір, суспільне визнання безпілотних послуг цивільної авіації та гарантованого захисту персональних даних, встановлення відповідальності оператора БЛА за порушення правил його використання та можливості ідентифікації оператора (наприклад, за допомогою ID-чіпу);

– запропоновано прийняти Положення про публічний контроль у сфері цивільної авіації, в якому мають знайти відображення питання щодо поняття, принципів, завдань, суб'єктів, напрямів, форм і методів здійснення контролю за дотриманням правил повітряних перевезень, оформлення результатів контрольних заходів тощо;

– сформульовано пропозиції щодо оптимізації адміністративно-деліктного законодавства у сфері функціонування авіаційного транспорту, в їх числі – щодо встановлення адміністративної відповідальності за: порушення правил надання інформації уповноваженому органу з питань цивільної авіації; порушення правил проведення льотних випробувань; порушення правил надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів авіаційним транспортом; порушення порядку використання повітряного простору України; невжиття заходів щодо збереження інформації бортових і наземних реєстраторів параметрів польоту;

удосконалено:

– визначення поняття та теоретичних засад адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту, серед яких його принципи, мета та завдання;

– наукові підходи до визначення системи суб'єктів адміністративно-правового забезпечення цивільної авіації, які запропоновано поділити на: 1) міжнародні; 2) національні; 3) громадські; 4) приватні;

– показники ефективності адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту, зокрема їх визначено з позиції: якості надання авіаційних послуг; забезпечення безпеки авіаційних перевезень; розвитку авіаційно-транспортного комплексу;

дістало подальшого розвитку:

– характеристика нормативної складової механізму адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту, зокрема нормативні джерела регулювання повітряних правовідносин об'єднано у три

групи: 1) нормативні документи міжнародного повітряного права; 2) чинне українське «авіаційне» законодавство; 3) корпоративні авіаційні правила (нормативні документи експлуатантів);

– наукові підходи до класифікації адміністративно-правових засобів забезпечення функціонування авіаційного транспорту, які поділено на організаційні, економічні, контрольно-наглядові та охоронні (превентивно-примусові) засоби;

– характеристика форм публічного контролю на авіаційному транспорті, зокрема доведено, що такий контроль здійснюється у формі: перевірок (поділяються на планові; позапланові; комплексні; сертифікаційні; міжсертифікаційні), ситуаційних експериментів, сертифікаційних випробувань технічних засобів та авіаційного обладнання, розслідувань, оглядів, спостережень, сертифікаційних обстежень, доглядів, аудитів з безпеки польотів;

– теоретичне обґрунтування зарубіжного досвіду адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту та шляхів його запозичення в Україні.

Практичне значення одержаних результатів визначається можливістю їх використання у:

– науковій діяльності – результати дисертаційного дослідження можуть бути взяті за основу для подальшої розробки проблем адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні, визначення шляхів підвищення його ефективності (акт впровадження у наукову діяльність Науково-дослідного інституту публічного права від 07.06.2018);

– законотворчій діяльності – для розробки і вдосконалення авіаційного законодавства. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку пропозицій щодо внесення змін і доповнень до чинного законодавства України, зокрема до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Повітряного кодексу України тощо (довідка Науково-дослідного інституту публічного права від 07.06.2018);

– практичній діяльності – для вдосконалення діяльності суб'єктів адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні;

– освітній діяльності – положення й висновки дисертації знайшли застосування при викладанні дисциплін «Адміністративне право», «Публічне адміністрування», «Адміністративна відповідальність», а також при підготовці лекцій і навчальних посібників із даних дисциплін (акт впровадження у навчальний процес Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ від 29.05.2018).

Апробація результатів дисертації. Основні положення і висновки дисертації було оприлюднено на науково-практичних конференціях і круглих столах: «Правові та організаційні засади забезпечення державою правоохоронної функції» (м. Дніпро, 2016 р.), «Правові та організаційні засади

забезпечення державою правоохоронної функції» (м. Дніпро, 2017 р.), «Актуальні проблеми службово-бойової діяльності сил охорони правопорядку» (м. Дніпро, 2018 р.) та «Актуальні проблеми державно-правового розвитку України в контексті інтеграційних процесів» (м. Запоріжжя, 2018 р.).

Публікації. Основні положення, сформульовані в дисертації, відображено у десяти наукових публікаціях, п'ять з яких опубліковані у наукових фахових виданнях України, одна – у зарубіжному науковому виданні, а також у чотирьох тезах доповідей на науково-практичних конференціях, круглих столах.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається із основної частини (вступу, трьох розділів, що об'єднують дев'ять підрозділів, висновків), списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 224 сторінки, з яких 172 сторінки основного тексту. Список використаних джерел містить 283 найменування і займає 28 сторінок. Додатки розміщено на 8-и сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовується вибір теми, визначаються мета, задачі, об'єкт, предмет та методи дослідження, наукова новизна отриманих результатів, їх теоретична та практична значущість, апробація, формулюються наукові положення, які виносяться на захист.

Розділ 1 «Загальнотеоретичні основи адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту» складається з трьох підрозділів.

У *підрозділі 1.1 «Авіаційний транспорт та сфера його функціонування як об'єкти адміністративно-правового забезпечення»* з'ясовано місце та роль авіаційного транспорту в єдиній транспортній системі України, розвиток якого на сучасному етапі характеризується значною інтенсивністю зростання повітряних перевезень, впровадженням на повітряних лініях нових типів літаків великої пасажиромісткості, розширенням мережі повітряних сполучень і введенням в експлуатацію аеропортів з високою пропускнуою спроможністю.

Незалежно від того, як працює авіаційно-транспортна система, польоти повітряних суден класифіковано за: а) видом повітряного руху; б) правилами виконання; в) умовами виконання у метеорологічних умовах; г) за кількістю повітряних суден; д) за часом доби; е) за висотою виконання.

Встановлено, що сучасна авіатранспортна система є невід'ємним компонентом Єдиної транспортної системи України та складається із взаємозв'язаних між собою елементів, які в сукупності визначають її ефективність, надійність та безпечність, серед яких: а) авіаційний персонал; б) повітряні судна та їх льотна придатність; в) аеропорти, аеродроми та землі

авіаційного транспорту; г) організація польотів цивільних повітряних суден; д) організація використання повітряного простору; е) організація роботи служб забезпечення польотів. Визначено показники ефективності кожного з названих елементів авіаційно-транспортної системи.

Акцентовано на необхідності адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту, спрямованого на забезпечення повної безпеки польотів, підвищення регулярності повітряних сполучень, підвищення техніко-економічних показників авіаційного транспорту та покращення технології виробничих процесів наземного обслуговування пасажирських і вантажних перевезень.

У підрозділі 1.2 *«Генезис адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту»* звернуто увагу на те, що бажання людини підкорити повітряний простір поступово супроводжувалося як пошуком технічних можливостей розв'язання цієї проблеми, так і згодом виробленням правових механізмів регулювання повітряного руху. Маючи тривалу історію, авіаційна сфера України розвивалася поступово й залежала від багатьох факторів, які дали можливість виділити декілька умовних періодів з відмінними, притаманними їм рисами, а саме: 1) період «зародження повітряного руху та правових основ його регулювання» (1784 р. – початок ХХ ст.); 2) період першої світової війни, яка стала поштовхом до розвитку авіапромисловості, виникло широке застосування повітряного пересування і юридичне нормування його стало життєвою необхідністю; 3) період розвитку авіаційного законодавства в умовах функціонування Української Народної Республіки (1917-1921 рр.), пов'язаний із Паризькою мирною конференцією, де було підписано Конвенцію про повітряну навігацію та вперше закріплено принцип повного й виключного суверенітету держав над своєю територією, в тому числі й України; 4) період «радянської влади» (від 1922 р. до здобуття незалежності Україною у 1991 р.), який поділено на три етапи: а) 1920-1940 рр. ХХ ст. – відзначається прийняттям одразу двох повітряних кодексів (1932 та 1935 років), а також вагомою нормотворчістю в частині регулювання основних питань цивільної авіації; б) 1950-1970 роки – відзначається прийняттям 6 грудня 1961 р. Повітряного кодексу СРСР та створенням у 1964 р. загальносоюзного Міністерства цивільної авіації СРСР, а також Головної інспекції цивільної авіації; в) 1980-ті роки – відзначаються принциповими змінами у правовому регулюванні міжнародних повітряних перевезень та відповідальності учасників даного процесу, прийняттям низки нових нормативно-правових актів, спрямованих на розвиток та удосконалення адміністративно-правового забезпечення діяльності цивільної авіації, в тому числі четвертого Повітряного кодексу СРСР 1983 року (кожному із перерахованих етапів притаманні особливості системи управління цивільної авіації, що зумовлені конкретно-історичними обставинами, пов'язаними з розвитком на той час радянської країни та її господарського комплексу); 5) сучасний період (від початку існування незалежної України (1991 р.) і

дотепер), який можна поділити на два етапи, межею поділу яких є нова редакція Повітряного кодексу України 2011 року.

У підрозділі 1.3 «Поняття та сутність адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту» з'ясовано сутність та особливості адміністративно-правового забезпечення цивільної авіації, які полягають: по-перше, у численних зв'язках авіаційної галузі, як соціально-економічної системи, з іншими транспортними галузями та виробничими і невиробничими сферами господарства (охороною здоров'я, охороною навколишнього середовища, економікою тощо); по-друге, в динамічності авіаційно-транспортної системи, що передбачає постійний розвиток та оновлення авіаційного законодавства, вдосконалення авіаційних послуг та, відповідно, публічно-правового їх забезпечення; по-третє, у залежності розвитку національного авіаційного законодавства від міжнародних правил і стандартів повітряних перевезень; по-четверте, у комплексності такого забезпечення усіх її складових (роботи авіаційного персоналу; регулювання льотної придатності повітряних суден, функціонування аеропортів та аеродромів, організації польотів цивільних повітряних суден, організації використання повітряного простору, організації робіт служб забезпечення польотів тощо); по-п'яте, у спрямованості наявного адміністративно-правового інструментарію не лише на досягнення якості, швидкості та комфорту повітряних перевезень, але й забезпечення їх максимальної безпечності.

Визначено поняття та з'ясовано цільову спрямованість адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту, яка полягає у створенні такої публічно-правової основи, в якій застосування різного роду адміністративно-правових засобів дозволяє забезпечити ефективну роботу авіаційного транспорту задля досягнення швидких, комфортних та безпечних перевезень.

Враховуючи відсутність законодавчого закріплення базових засад адміністративно-правового забезпечення цивільної авіації, запропоновано доповнити Повітряний кодекс України статтею 5-1 «Принципи державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації».

Розділ 2 «Механізм адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні» складається з чотирьох підрозділів.

У підрозділі 2.1 «Нормативна складова адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту» проаналізовано нормативні джерела регулювання повітряних правовідносин, які об'єднано у три групи: 1) нормативні документи міжнародного повітряного права; 2) чинне українське «авіаційне» законодавство; 3) корпоративні авіаційні правила (нормативні документи експлуатантів).

Встановлено, що нормативні засади функціонування авіаційного транспорту врегульовано значною кількістю нормативно-правових актів, які поділено залежно від сфери їх впливу на відповідні транспортні правовідносини.

Нормативно-правове забезпечення досліджуваної сфери далеке від оптимального та не дозволяє реалізовувати в повному обсязі конституційне право кожного громадянина на безпечні, комфортні та якісні повітряні перевезення, у зв'язку із чим запропоновано комплекс стратегічно-планувальних та програмно-цільових заходів підвищення ефективності функціонування авіаційного транспорту.

У підрозділі 2.2 *«Суб'єкти адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту, їх функції та повноваження»* визначено особливості публічного адміністрування цивільною авіацією, що не в останню чергу зумовлено діяльністю загальної та спеціальної публічної адміністрації в цій сфері.

Доведено, що публічне адміністрування у сфері цивільної авіації, маючи певну специфіку, представлено декількома рівнями, а саме: 1) міжнародне (здійснюється міжнародними організаціями цивільної авіації, в тому числі Європейським судом з прав людини, Міжнародним арбітражем тощо); 2) державне (суб'єктом виступає держава в особі органів державної влади та місцевого самоврядування); 3) громадське (здійснюється самоврядними організаціями та органами громадського самоврядування) і 4) локальне (здійснюється суб'єктами авіаційної діяльності в аеропортах, суб'єктами, які надають послуги страхування цивільної авіації, аеронавігаційного та наземного обслуговування тощо) адміністрування.

З'ясовано, що підвищенню рівня публічного адміністрування сферою цивільної авіації сприятиме: забезпечення достатньої незалежності Державної авіаційної служби України від Міністерства інфраструктури України та виключення при цьому дублювання відповідних повноважень; визначення правового статусу національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, та створення необхідного правового підґрунтя для її роботи; забезпечення незалежності Національної комісії з розслідування авіаційних подій, порядок формування якої також дотепер є неясним; створення Всеукраїнської страхової асоціації, що забезпечить координацію діяльності національних страховиків у галузі страхування авіаційних ризиків; розширення можливостей громадських інституцій в публічному адмініструванні сфері авіаційних перевезень.

У підрозділі 2.3 *«Адміністративно-правові засоби забезпечення функціонування авіаційного транспорту»* наголошено на значущості адміністративно-правових засобів у забезпеченні нормальної роботи авіаційно-транспортного комплексу, що обумовлено їх здатністю впливати на різного роду суспільні відносини, які складаються під час експлуатації повітряних транспортних засобів, на поведінку суб'єктів авіаційної діяльності, експлуатантів, споживачів авіапослуг тощо.

Визначено поняття та окреслено ознаки адміністративно-правових засобів, в тому числі й тих, що застосовуються на авіаційному транспорті. Такі засоби дозволяють не тільки забезпечувати організацію повітряних сполучень, але й своєчасно реагувати на правопорушення у сфері цивільної авіації,

запобігати їм, відшкодовувати матеріальні збитки, завдані державі або пасажирам, і притягати винних до відповідальності.

Встановлено, що перспективний розвиток авіаційно-транспортної системи країни забезпечується застосуванням організаційних, економічних, контрольно-наглядових та охоронних (превентивно-примусових) засобів. При цьому саме засоби останньої групи виступають дієвим інструментом забезпечення законності та дисципліни у сфері функціонування авіаційного транспорту, адже зміст такої діяльності полягає у виявленні всіх випадків порушень законів і підзаконних актів та притягненні винних до юридичної відповідальності, в усуненні причин та умов, що сприяють порушенню норм, правил і стандартів у сфері цивільної авіації.

У підрозділі 2.4 *«Публічний контроль як засіб адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту»* висвітлено місце та роль контролю у механізмі адміністративно-правового забезпечення належної роботи авіаційно-транспортного комплексу. Окреслено типові порушення, що трапляються у сфері цивільної авіації та зумовлюють необхідність застосування контрольних заходів.

Визначено поняття та характерні ознаки контролю у сфері функціонування авіаційного транспорту, який, зокрема, поділено за напрямками: 1) забезпечення авіаційної безпеки; 2) забезпечення льотної придатності повітряних суден; 3) льотної експлуатації повітряних суден.

Встановлено, що публічний контроль на авіаційному транспорті здійснюється у формі: перевірок (поділяються на планові; позапланові; комплексні; сертифікаційні; міжсертифікаційні), ситуаційних експериментів, сертифікаційних випробувань технічних засобів та авіаційного обладнання, розслідувань, оглядів, спостережень, сертифікаційних обстежень, доглядів, аудитів з безпеки польотів.

Розділ 3 «Напрями оптимізації адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні» складається з двох підрозділів.

У підрозділі 3.1 *«Шляхи вдосконалення авіаційного законодавства України та практики його реалізації з урахуванням норм міжнародного права та позитивного зарубіжного досвіду»* проаналізовано законодавство провідних «авіаційних» держав та встановлено, що в основу публічного адміністрування авіаційно-транспортною системою в різних країнах світу закладено принципи: збалансованого поділу відповідальності між державою і експлуатантом; надання можливості державі постійно впливати на діяльність експлуатанта, здійснювати контроль, не упускаючи при цьому можливості ефективного управління авіакомпаніями в межах наданих повноважень; побудови довірчих відносин між державою (уповноваженим органом у галузі цивільної авіації) й експлуатантом.

На підставі проведеного аналізу запропоновано конкретні пропозиції щодо запозичення для України позитивного зарубіжного досвіду адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного

транспорту, зокрема в частині: розробки стратегії інтеграції авіаційно-транспортної системи України до єдиної транспортної системи ЄС, що враховує правові, економічні, технічні, соціальні аспекти інтеграції, а також детермінанти, що визначають безпечність розвитку авіаційних перевезень; використання можливостей фінансового авіалізингу; переходу від концепції єдиної транспортної системи до ідеї створення мультимодальних коридорів і регіональних транспортно-логістичних систем на основі важливих вантажних напрямків, наявної регіональної транспортної інфраструктури: шляхів сполучення, транспортних підприємств, оптових торгових баз, складських приміщень, а також товарних бірж, банків, телекомунікаційних систем та інформаційних центрів; розвитку мультимодальних перевезень на базі аеропортів – вантажних хабів, насамперед щодо бізнес-моделі «авто-авіа», а також вироблення державної політики та нормативно-правового регулювання діяльності логістичних (3PL) операторів; створення державної системи управління діяльністю авіації загального призначення з обов'язковим включенням до неї представників громадських авіаційних організацій (такий підхід поширений в США, Канаді і країнах ЄС та дозволяє державі ефективно регулювати діяльність авіації загального призначення з урахуванням думки авіаційного бізнесу); регуляторного, законодавчого та фінансового забезпечення розвитку авіаційної медицини; забезпечення належного нормативно-правового регулювання інших, окрім цивільної та державної, видів авіаційної діяльності; формування ефективної системи екологічного менеджменту авіапідприємств та запровадження гнучкої екологічної політики «зелених технологій» на авіаційному транспорті України; імплементації міжнародних стандартів щодо охорони навколишнього природного середовища від шумових впливів та емісії авіаційних двигунів; створення належних правових основ розвитку авіації загального призначення та безпілотних літальних систем; правової підтримки розвитку напряму використання електричних літаків; впровадження електронного документообігу в авіаційній галузі.

У підрозділі 3.2 «Заходи вдосконалення публічного адміністрування у сфері функціонування авіаційного транспорту» звернуто увагу на характерні проблеми, що гальмують розвиток вітчизняної авіаційної галузі, при цьому особливу увагу приділено безпеці польотів як інтегральному показнику якості, надійності та комфортності повітряних перевезень.

Наголошено на необхідності оптимізації системи публічного адміністрування сферою цивільної авіації, насамперед в частині: вжиття скоординованих заходів в напрямках: впровадження збалансованої тарифної політики; вирішення питання щодо укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір; зближення систем сертифікації між Європейським Союзом та Україною; вдосконалення національної аеронавігаційної системи; розвитку авіабудівної галузі; охорони навколишнього природного середовища від шумових впливів та емісії авіаційних двигунів; розвитку авіаційної медицини; створення правової

підтримки розвитку напряму використання електричних літаків; розвитку інформаційної складової публічного адміністрування цивільної авіації (створити Єдину інформаційно-аналітичну систему моніторингу функціонування авіаційної галузі та використання повітряного простору України; систему кібернетичної безпеки цивільної авіації з урахуванням вимог ІКАО, настанов національного регулятора у сфері кібернетичної безпеки та існуючих провідних європейських практик); формування в Повітряному кодексі України окремого Розділу «Інформаційне забезпечення функціонування авіаційного транспорту»; впровадження стандарту електронного оформлення і супроводження вантажних авіаперевезень (стандарт e-freight); вдосконалення професійної підготовки авіаперсоналу; створення правових основ використання безпілотної авіації тощо.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та запропоновано нове розв'язання наукового завдання щодо вдосконалення адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку нових наукових положень та висновків. Основні з них такі:

1. Доведено важливість адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту, що зумовлено необхідністю: 1) регулювання ринку авіаційних перевезень; 2) формування в межах галузі адміністративного права підгалузі адміністративно-транспортного права, а в її складі – відповідного авіаційного напряму; 3) дотримання усіма суб'єктами авіаційної діяльності повітряного законодавства; 4) використання в повітряному просторі України ешелонів ІКАО та створення єдиної мережі аеронавігаційного зв'язку; забезпечення прийнятних умов для можливостей реалізації авіаційних принципів і правил більшістю країн; забезпечення достатнього рівня одноманітного регулювання взаємовідносин, що виникають між державами під час повітряних перевезень; 5) сертифікації суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності; 6) ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом та надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам; 7) забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки шляхом розвитку механізмів нагляду та контролю; 8) розподілення та закріплення відповідальності між учасниками авіаційної діяльності як на міждержавному (міжнародному), так і на державному та регіональному рівнях; 9) застосування заходів юридичної відповідальності за порушення правил функціонування авіаційного транспорту; 10) запровадження в Україні міжнародної практики публічного обговорення та проведення відкритих консультацій із зацікавленими сторонами в процесі вироблення рішень щодо внесення змін у систему регулювання чи напрямів розвитку цивільної авіації;

11) створення ефективної системи зворотного зв'язку між органами державної влади та учасниками авіаційного ринку.

2. Розвиток цивільної авіації прямо пов'язується із бажанням людини підкорити повітряний простір та поступово супроводжувався як пошуком технічних можливостей розв'язання цієї проблеми, так і, згодом, виробленням правових механізмів регулювання повітряного руху. Зокрема, виділено декілька умовних періодів з відмінними, притаманними їм рисами, а саме: 1) період «зародження повітряного руху та правових основ його регулювання» (1784 р. – початок ХХ ст.); 2) період першої світової війни, яка стала поштовхом до розвитку авіапромисловості; виникло широке застосування повітряного пересування, а юридичне нормування його стало життєвою необхідністю; 3) період розвитку авіаційного законодавства в умовах функціонування Української Народної Республіки (1917-1921 рр.); 4) період «радянської влади» (від 1922 р. до здобуття незалежності Україною у 1991 р.), який поділено на три етапи: а) 1920-1940 рр. ХХ ст. – відзначається прийняттям одразу двох повітряних кодексів (1932 та 1935 років); б) 1950-1970 рр. ХХ ст. – відзначається прийняттям 6 грудня 1961 р. Повітряного кодексу СРСР та створенням у 1964 р. загальносоюзного Міністерства цивільної авіації СРСР, а також Головної інспекції цивільної авіації; в) 1980-і роки – відзначається прийняттям четвертого Повітряного кодексу СРСР 1983 р.; б) сучасний період (від початку існування незалежної України (1991 р.) дотепер), який поділено на два етапи, межею поділу яких є нова редакція Повітряного кодексу України 2011 року.

3. Адміністративно-правове забезпечення функціонування авіаційного транспорту визначено як засновану на нормах адміністративного права виконавчо-розпорядчу діяльність уповноважених на те суб'єктів, що здійснюється в рамках єдиної державної політики розвитку авіації та використання повітряного простору України шляхом застосування відповідного арсеналу адміністративно-правових засобів, за допомогою яких досягається вплив на суспільні відносини з метою підтримання належного стану роботи авіаційно-транспортної системи та забезпечення швидких, комфортних і безпечних перевезень.

4. Нормативна складова адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту представлена трьома рівнями регулювання повітряних правовідносин, а саме: 1) нормативні документи міжнародного повітряного права; 2) чинне українське «авіаційне» законодавство; 3) корпоративні авіаційні правила (нормативні документи експлуатантів). Чинне українське «авіаційне» законодавство регульовано значною кількістю нормативно-правових актів, які визначають: 1) загальні засади діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України; 2) правові засади стратегічного розвитку авіаційно-транспортної системи; 3) адміністративно-правовий статус суб'єктів управління авіаційною сферою; 4) ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним

транспортом та надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам; 5) правила сертифікації суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності; 6) правила і порядок аеронавігаційного обслуговування; 7) правила і порядок реєстрації та обліку об'єктів авіаційної діяльності, ведення державних реєстрів цивільних повітряних суден та аеродромів; 8) правила та порядок організації повітряного руху; 9) правові засади забезпечення авіаційної безпеки, безпеки польотів, надійності експлуатації повітряних суден та їх технічного обслуговування; 10) порядок і правила здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації; 11) порядок організації використання повітряного простору України; 12) порядок здійснення державного контролю (нагляду) у зазначеній сфері; 13) порядок застосування заходів юридичної відповідальності за порушення законодавства в галузі цивільної авіації тощо.

5. Виокремлено суб'єктів адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту, які запропоновано поділити на: 1) міжнародні (Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА), Європейська конференція цивільної авіації (ЕСАС), Європейське агентство безпеки авіації (ЕАСА), Європейська організація з безпеки аеронавігації (ЕUROCONTROL) тощо); 2) національні (органи державної влади та місцевого самоврядування, державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украерорух»); 3) громадські (професійна спілка авіапрацівників України, профспілка авіабудівників України, Федерація роботодавців транспорту України, Асоціація «Аеропорти України» цивільної авіації, Асоціація авіапідприємств України, громадська спілка «Українська авіатранспортна асоціація» та ін.); 4) приватні (експлуатанти, страхові компанії, служба авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта, керівник аеропорту, провайдери аеронавігаційного обслуговування, суб'єкти авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування, та ін.).

6. Встановлено, що перспективний розвиток авіаційно-транспортної системи країни забезпечується застосуванням організаційних, економічних, контрольно-наглядових та охоронних (превентивно-примусових) засобів. При цьому вплив організаційних засобів на сферу цивільної авіації здійснюється за допомогою регламентування, нормування та організаційно-методичного інструктування, реєстрації цивільних повітряних суден та цивільних аеродромів, надання допусків, видачі дозволів, процедур сертифікації, ліцензування та стандартизації в авіаційній галузі. На відміну від економічних інструментів забезпечення функціонування цивільної авіації охоронні (превентивно-примусові) засоби є об'єктивною передумовою подолання негативних явищ в «авіаційній» галузі, недопущення завдання шкоди навколишньому природному середовищу під час експлуатації повітряних суден, а також припинення порушень авіаційних правил та притягнення винних у зв'язку із цим осіб до юридичної відповідальності.

7. Встановлено, що публічний контроль на авіаційному транспорті здійснюється у формі: перевірок (поділяються на планові; позапланові; комплексні; сертифікаційні; міжсертифікаційні), ситуаційних експериментів, сертифікаційних випробувань технічних засобів та авіаційного обладнання, розслідувань, оглядів, спостережень, сертифікаційних обстежень, доглядів, аудитів з безпеки польотів.

8. Здійснено науковий аналіз зарубіжного досвіду адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту та акцентовано на можливих шляхах його запозичення для України, зокрема в частині: розробки стратегії інтеграції авіаційно-транспортної системи України до єдиної транспортної системи ЄС, що враховує правові, економічні, технічні, соціальні аспекти інтеграції, а також детермінанти, що визначають безпечність розвитку авіаційних перевезень; використання можливостей фінансового авіалізингу; переходу від концепції єдиної транспортної системи до ідеї створення мультимодальних коридорів і регіональних транспортно-логістичних систем на основі важливих вантажних напрямків, наявної регіональної транспортної інфраструктури: шляхів сполучення, транспортних підприємств, оптових торгових баз, складських приміщень, а також товарних бірж, банків, телекомунікаційних систем та інформаційних центрів; розвитку мультимодальних перевезень на базі аеропортів – вантажних хабів, насамперед щодо бізнес-моделі «авто-авіа», а також вироблення державної політики та нормативно-правового регулювання діяльності логістичних (3PL) операторів; створення державної системи управління діяльністю авіації загального призначення з обов'язковим включенням до неї представників громадських авіаційних організацій (такий підхід поширений в США, Канаді і країнах ЄС та дозволяє державі ефективно регулювати діяльність авіації загального призначення з урахуванням думки авіаційного бізнесу); регуляторного, законодавчого та фінансового забезпечення розвитку авіаційної медицини; забезпечення належного нормативно-правового регулювання інших, окрім цивільної та державної, видів авіаційної діяльності; формування ефективної системи екологічного менеджменту авіапідприємств та запровадження гнучкої екологічної політики «зелених технологій» на авіаційному транспорті України; імплементації міжнародних стандартів щодо охорони навколишнього природного середовища від шумових впливів та емісії авіаційних двигунів; створення належних правових основ розвитку авіації загального призначення та безпілотних літальних систем; правової підтримки розвитку напряму використання електричних літаків; впровадження електронного документообігу в авіаційній галузі.

9. Сформульовано низку пропозицій та рекомендацій, спрямованих на підвищення ефективності адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні. Зокрема, пропонується:

1) прийняти комплекс стратегічно-планувальних та програмно-цільових заходів підвищення ефективності функціонування авіаційного транспорту, серед яких: а) Стратегія розвитку авіаційно-транспортної системи України на

довгострокову перспективу (як мінімум 30 років), в якій викласти концептуальні засади інтеграції вітчизняної галузі цивільної авіації у спільний авіаційний простір, впровадження загальнодержавної політики реформування ринку авіаційних послуг, забезпечення якісних, комфортних та безпечних повітряних перевезень; б) Державна цільова програма розвитку авіації загального призначення в Україні; в) Програма стандартизації в галузі авіаційної промисловості, яка має стати інструментом практичної реалізації змін у нормативному регулюванні питань авіаційних стандартів;

2) прийняти Положення про публічний контроль у сфері цивільної авіації, в якому мають знайти відображення питання щодо поняття, принципів, завдань, суб'єктів, напрямів, форм і методів здійснення контролю за дотриманням правил повітряних перевезень, оформлення результатів контрольних заходів тощо;

3) доповнити Повітряний кодекс України ст. 5-1 «Принципи державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації»;

4) доповнити Кодекс України про адміністративні правопорушення: статтю 111¹ «Порушення правил надання інформації уповноваженому органу з питань цивільної авіації»; статтю 111² «Порушення правил проведення льотних випробувань»; статтю 111³ «Порушення порядку використання повітряного простору України»; статтю 111⁴ «Невжиття заходів щодо збереження інформації бортових і наземних реєстраторів параметрів польоту»; статтю 133³ «Порушення правил надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів авіаційним транспортом».

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*Наукові праці, в яких опубліковані
основні наукові результати дисертації:*

1. Баган Я.Й. Авіаційний транспорт та сфера його функціонування як об'єкти адміністративно-правового забезпечення. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2017. № 4. С. 179-187.

2. Баган Я.И. Нормы международного права как источники регулирования правоотношений в сфере функционирования авиационного транспорта. *Право и политика*. 2017. № 3. С. 13-18.

3. Баган Я.Й. Використання зарубіжного досвіду як умова вдосконалення адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2017. № 6. Том 4. С. 106-111.

4. Баган Я.Й. Публічний контроль в механізмі правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2017. Випуск 43.

Т. 4. С. 184-189.

5. Баган Я.Й. Нормативні засади публічно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні: питання удосконалення. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2018. Випуск 4. С. 134-138.

6. Баган Я.Й. Становлення та розвиток законодавства у сфері функціонування авіаційного транспорту: історико-правовий екскурс. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2018. № 1. С. 80-85.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

7. Баган Я.Й. Безпека польотів як невід'ємна умова ефективного функціонування авіаційно-транспортної системи України. *Правові та організаційні засади забезпечення державою правоохоронної функції*: матер. Всеукр. наук.-практ. конф. (Дніпро, 27 травня 2016 р.). Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. С. 216-219.

8. Баган Я.Й. Стратегічні пріоритети розвитку авіаційного транспорту в Україні. *Правові та організаційні засади забезпечення державою правоохоронної функції*: матеріали Всеукраїнської наук.-практ. конференції (Дніпро, 30 травня 2017 р.). Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. С. 103-106.

9. Баган Я.Й. Місце Державної авіаційної служби в системі суб'єктів публічно-правового забезпечення функціонування цивільної авіації. *Актуальні проблеми службово-бойової діяльності сил охорони правопорядку в Україні*: збірник матеріалів круглого столу (Дніпро, 25 травня 2018 р.). Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2018. С. 88-90.

10. Баган Я.Й. Публічне адміністрування авіаційною галуззю в Україні: виклики сьогодення. *Актуальні проблеми державно-правового розвитку України в контексті інтеграційних процесів*: матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції, 28 травня 2018 р. / редкол.: С.К. Бостан, Р.М. Максакова, Т.Є. Леоненко. Запоріжжя: Ліра ЛТД, 2018. С. 130-132.

АНОТАЦІЯ

Баган Я.Й. Адміністративно-правове забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право. – Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ Міністерства внутрішніх справ України. – Дніпро, 2018.

Дисертацію присвячено аналізу існуючих наукових підходів, законодавства України і практики його реалізації з метою визначення сутності та особливостей адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні, а також окреслення шляхів його

вдосконалення.

У роботі охарактеризовано авіаційний транспорт та сферу його функціонування як об'єкти адміністративно-правового забезпечення. Встановлено періодизацію розвитку публічного адміністрування сферою функціонування авіаційного транспорту.

Сформульовано поняття адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту як засновану на нормах адміністративного права виконавчо-розпорядчу діяльність уповноважених на те суб'єктів, що здійснюється в рамках єдиної державної політики розвитку авіації та використання повітряного простору України шляхом застосування відповідного арсеналу адміністративно-правових засобів, за допомогою яких досягається вплив на суспільні відносини з метою підтримання належного стану роботи авіаційно-транспортної системи та забезпечення швидких, комфортних і безпечних перевезень.

З'ясовано цільову спрямованість адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту, яка полягає у створенні такої публічно-правової основи, в якій застосування різного роду адміністративно-правових засобів дозволяє забезпечити ефективну роботу авіаційного транспорту задля досягнення швидких, комфортних та безпечних перевезень.

Виокремлено суб'єктів та розглянуто нормативну складову адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту, яка представлена трьома рівнями регулювання повітряних правовідносин, а саме: нормативні документи міжнародного повітряного права; чинне українське «авіаційне» законодавство; корпоративні авіаційні правила (нормативні документи експлуатантів).

Окреслено основні форми публічного контролю як засобу адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту. Вивчено зарубіжний досвід і міжнародну практику адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту та можливості його адаптації для України. Вироблено конкретні заходи, спрямовані на вдосконалення публічного адміністрування у сфері функціонування авіаційного транспорту.

***Ключові слова:** авіаційний транспорт, адміністративно-правове забезпечення, адміністративна відповідальність, адміністративне правопорушення, повітряні перевезення, повітряний простір, публічний контроль, транспорт, цивільна авіація.*

SUMMARY

Bagan Ya.Yo. Administrative and legal support of operation of air transport in Ukraine. – The manuscript.

The Dissertation is for candidate degree of legal sciences on specialty 12.00.07 – Administrative Law and Procedure; Financial Law; Informational Law. –

Dnipropetrovskiy State University of Internal Affairs of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Dnipro, 2018.

The dissertation is devoted to the analysis of existing scientific approaches, legislation of Ukraine and the practice of its realization in order to determine the essence and peculiarities of the administrative and legal support for the functioning of air transport in Ukraine, as well as outline ways of its improvement.

The paper describes the aviation transport and its sphere of operation as objects of administrative and legal support. The periodization of the development of public administration by the sphere of operation of air transport is established.

The concept of administrative and legal support for the functioning of aviation transport is formulated as an executive-regulatory activity of authorized representatives of those entities based on the norms of administrative law, carried out within the framework of a unified state policy on the development of aviation and the use of airspace of Ukraine, by applying an appropriate arsenal of administrative and legal means, with the help of which the influence on social relations is achieved in order to maintain the proper state of work of the aviation transport systems and ensuring fast, comfortable and safe transportation.

The aim of the administrative and legal support for the functioning of aviation transport is determined, which is to create a public-law basis in which the use of various types of administrative and legal means allows to ensure efficient operation of air transport in order to achieve fast, comfortable and safe transportation.

The subjects of administrative and legal support of functioning of aviation transport, which are proposed to be divided into: 1) international; 2) national; 3) public and 4) private.

The normative component of the administrative and legal support for the functioning of air transport, which is represented by three levels of regulation of air relations, namely: regulatory documents of international air law; current Ukrainian «aviation» legislation; corporate aviation rules (regulatory documents of operators).

It was established that the perspective development of the country's aviation-transport system is ensured by the use of organizational, economic, control-supervisory and protective (preventive-compulsory) facilities.

It has been established that public control on aviation transport is carried out in the form of: inspections (divided into planned, unscheduled, complex, certification, inter-certification), situational experiments, certification tests of technical means and aircraft equipment, investigations, surveys, observations, certification inspections, surveillance, audits on flight safety.

Foreign experience and international practice of administrative and legal support of operation of air transport and possibilities of its adaptation for Ukraine have been studied. Specific measures have been developed to improve public administration in the field of air transport.

Keywords: *aviation transport, administrative law, administrative liability, administrative offenses, air transportation, airspace, public control, transport, civil aviation.*