

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
НАВЧАЛЬНО–НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ НЕПЕРЕРВНОЇ ОСВІТИ
Кафедра публічного управління та адміністрування

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри
_____ Н.М. Грушинська
« ____ » _____ 2020 р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)**

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «МАГІСТР»

За освітньо–професійною програмою «Управління та адміністрування в авіаційній галузі»

Тема: «ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ»

Виконавець: студент групи УА–204Мз Журавльов Михайло Олегович
студент, група, П.І.Б.

Керівник: кандидат наук з управління, доцент кафедри публічного управління та адміністрування д.е.н., доцент Грушинська Наталія Миколаївна
науковий ступінь, вчене звання, П.І.Б.

Консультанти з окремих розділів

пояснювальної записки:

_____ к.н. з держ управління,
д.е.н., доцент Н.М. Грушинська

Нормоконтролер:

_____ к.н. з держ управління,
д.е.н., доцент Н.М. Грушинська

Київ 2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально–науковий інститут неперервної освіти
Кафедра публічного управління та адміністрування
спеціальність: 281 Публічне управління та адміністрування

ЗАТВЕРДЖУЮ:
Завідувач випускової кафедри
_____ Н.М. Грущинська
« ____ » _____ 2020 р.

ЗАВДАННЯ на виконання дипломної роботи Журавльова Михайла Олеговича (прізвище, ім'я, по батькові випускника в родовому відмінку)

1. Тема роботи: «Державне управління в авіаційній галузі», затверджена наказом ректора від «30» листопада 2020 р. № 2361/ст.

2. Термін виконання роботи: з 05.10.2020 р. по 31.12.2020р.

3. Вихідні дані до роботи: обґрунтування теоретичних засад державного управління в авіаційній галузі, розроблення практичних рекомендацій, націлених на удосконалення організаційного та правового забезпечення суб'єктів публічного управління та адміністрування

4.Зміст пояснювальної записки:

- розділ 1 – теоретичні засади державного управління в авіаційній галузі;
- розділ 2 – державне управління у галузі цивільної авіації в Україні: сучасний стан;
- розділ 3 – основні шляхи удосконалення державного управління у галузі цивільної авіації.

5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: 1 таблиць, 4 рисунка. Розроблена презентація в Microsoft Office Power Point (17 сл.).

6. Календарний план–графік

№ п/п	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Вибрати тему дипломної роботи	05.10.2020-13.10.2020	Виконано
2.	Затвердити тему і план роботи у наукового керівника, завідувача кафедри	14.10.2020-31.10.2020	Виконано

3.	Визначити статистичну, інформаційну базу дослідження, скласти бібліографію	01.11.2020-05.11.2020	Виконано
4.	Оформити і обговорити з науковим керівником перший розділ роботи	06.11.2020-14.11.2020	Виконано
5.	Оформити і обговорити з науковим керівником другий розділ роботи	15.11.2020-30.11.2020	Виконано
6.	Оформити і обговорити з науковим керівником третій розділ роботи	01.12.2020-08.12.2020	Виконано
7.	Доопрацювати роботу, оформити її кінцевий варіант	09.12.2020-11.12.2020	Виконано
8.	Підготуватися та взяти участь у попередньому захисті роботи	12.12.2020-15.12.2020	Виконано
9.	Отримати відгук керівника та рецензію	16.12.2020-18.12.2020	Виконано
10.	Підготувати доповідь на захист	19.12.2020-31.12.2020	Виконано

7. Консультанти з окремих розділів

Назва розділу	Консультант (посада, П.І.Б)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
1. Теоретичні засади формування	к.н. з держ.упр., д.е.н. доц. Грушинська Н.М.	06.11.2020 р.	06.11.2020 р.
2. Аналіз стану	к.н. з держ.упр., д.е.н. доц. Грушинська Н.М.	15.11.2020 р.	15.11.2020 р.
3. Напрями	к.н. з держ.упр., д.е.н. доц. Грушинська Н.М.	01.12.2020 р.	01.12.2020 р.

8. Дата видачі завдання: 05.10.2020 р.

Керівник дипломної роботи _____ Н.М. Грушинська

Завдання прийняв до виконання _____ М.О. Журавльов

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Державне управління в авіаційній галузі»:

98 с., 4 рис., 1 табл., 81 літературне джерело.

Об'єкт дослідження: процеси державного управління в авіаційній галузі.

Мета роботи: дослідити питання здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів і членів екіпажу, авіаційного процесу державного управління в авіаційній галузі персоналу, повітряних суден, суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності незалежно від їх форм власності та підпорядкованості, проаналізовано та узагальнено роль у реалізації цих завдань як Міжнародної організації цивільної авіації, так і державних органів, створених задля забезпечення реалізації державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України. Виявити та запропонувати шляхи вдосконалення організаційного та правового забезпечення у галузі цивільної авіації, розроблено рекомендації щодо удосконалення державного управління в авіаційній галузі

Методи дослідження: загальнонаукові методи, аналіз, порівняння, узагальнення.

Результати дипломної роботи рекомендується використовувати під час проведення наукових досліджень та в практичній діяльності фахівців з публічного управління та адміністрування.

Ключові слова: державне управління в авіаційній галузі, державне регулювання авіаційної галузі, міжнародні авіаційні організації, правове забезпечення, авіаційна галузь, галузь цивільної авіації

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ	9
1.1 Цілі і функції державного управління в авіаційній галузі	9
1.2 Організаційні засади управління у галузі цивільної авіації: глобальний та національний рівні	20
Висновки до розділу 1	32
РОЗДІЛ 2. ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ: СУЧАСНИЙ СТАН	34
2.1. Стан та динаміка розвитку авіаційної галузі	34
2.2. Розвиток системи державного управління в авіаційній галузі	45
2.3. Організаційне забезпечення державного управління в галузі цивільної авіації	53
Висновки до розділу 2	62
РОЗДІЛ 3. ОСНОВНІ ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ	64
3.1. Шляхи удосконалення правового забезпечення у авіаційній галузі	64
3.2. Напрями удосконалення організаційного забезпечення державного управління у галузі цивільної авіації	75
Висновки до розділу 3	82
ВИСНОВКИ	83
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	89
ДОДАТКИ	99

ВСТУП

Актуальність теми дослідження зумовлена значним впливом авіаційної галузі на розвиток держави, оскільки приєднавшись у 1992 році до Чиказької конвенції, Україна взяла на себе зобов'язання щодо створення необхідних умов для безпечного та ефективного виконання польотів відповідно до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО), що безпосередньо відіграло роль у формуванні державної політики та управління у галузі цивільної авіації, становленні інститутів публічного управління та здійсненні нагляду та контролю у цій сфері суспільно-економічних відносин з боку держави.

На сьогодні розвитку авіаційних перевезень та інфраструктури (аеропортів, суб'єктів наземного обслуговування, готельно-туристичних об'єктів) з боку держави приділено значну увагу. Вказане знайшло своє відображення у Програмі діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 29 вересня 2019 р. № 849, схваленою постановою Верховної Ради України від 4 жовтня 2019 року № 188-ІХ. Поставлене перед державою завдання сформульовано лаконічно - «Ціль 8.4. Українці частіше і дешевше користуються авіатранспортом» [60, 70].

Окремі дослідження теоретико-правових засад принципів організації та управління в державних органах проводили в різний час такі вчені як: Авер'янов В.Б. [1, 2], Афанасьєв В.Г. [4], Бочаров В.Д. [8], Висоцька Т.Є. [10, 11, 12], Демченко Д.О. [19, 20, 21], Ківалов С.В. [32], Сидоренко К.В. [74, 75], Столбовий В.М. [76], Юрченко М.В. [79, 80] та інші.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є обґрунтування теоретичних засад державного управління в авіаційній галузі, розроблення практичних рекомендацій, націлених на удосконалення організаційного та правового забезпечення суб'єктів публічного управління та адміністрування, що досягається шляхом постановлення наступних завдань:

- розкрити цілі і функції державного управління в авіаційній галузі;

- встановити організаційні засади управління у галузі цивільної авіації, охарактеризувати вплив міжнародних авіаційних організацій на державне регулювання у галузі цивільної авіації;
- узагальнити стан розвитку авіаційної галузі в Україні;
- розкрити питання становлення системи державного управління в авіаційній галузі;
- охарактеризувати організаційне забезпечення державного управління в галузі цивільної авіації в Україні, визначити завдання та функції суб'єктів публічного управління;
- обґрунтувати шляхи вирішення існуючих проблем авіаційної галузі;
- розробити науково-практичні рекомендації органам державної влади з удосконалення організаційно-правового забезпечення державного управління авіаційною галуззю.

Об'єктом дослідження є процеси державного управління в авіаційній галузі.

Предметом дослідження є система, складові, функції та принципи державного управління в авіаційній галузі.

У процесі вирішення поставлених завдань застосовано загальнонаукові та спеціальні *методи дослідження*: історико-логічний, описовоаналітичний, методи аналізу і синтезу, кількісних та якісних порівнянь, системноструктурний аналіз економічних процесів та явищ, експертних оцінок.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що основні положення й висновки роботи доведені до рівня конкретних пропозицій, мають форму, придатну для застосування в практичній діяльності, можуть бути використані для обґрунтування та розробки заходів з удосконалення державної політики у галузі цивільної авіації.

Отримані результати дослідження впроваджені в практичну діяльність Державної авіаційної служби України в процесі розробки та оптимізації організаційної структури, удосконалення існуючого нормативно-правового забезпечення, організації міжвідомчої взаємодії, зокрема шляхом використання результатів дослідження при розробці проектів Законів України «Про внесення змін до Повітряного кодексу України», «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо удосконалення порядку розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України», проекту Державної програми безпеки польотів та інше.

Апробація результатів роботи. Основні положення, висновки і рекомендації дослідження обговорювалися під час попереднього захисту магістерської роботи на засіданні кафедри публічного управління та адміністрування Навчально-наукового інституту неперервної освіти Національного авіаційного університету 26 листопада 2020 року, протокол від 26.11.2020 року № 6. Також в процесі підготовки матеріалів з проходження науково-дослідної та переддипломної практик, які передбачали розробку та подання до друку проекту статті та тез виступу на конференції.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

1.1 Цілі і функції державного управління в авіаційній галузі

Наслідком технічного прогресу кінця ХІХ – початку ХХ століття став бурхливий розвиток цивільної авіації. Необхідність регулювання пасажирських та транспортних перевезень, забезпечення безпеки авіації, захист екології планети стали підставами для появи низки нормативно-правових актів, що створили підґрунтя для формування міжнародного повітряного права. Необхідність забезпечення дієвості зазначених міжнародних норм стала підставою для створення системи державного управління в авіаційній галузі [4].

Система управління авіаційним транспортом України – це одна з підсистем управління суспільством, що має певну внутрішню організацію та функції, зв'язок з іншими системами. На думку Юрченко М.В., ця система характеризується наступними ознаками:

являє собою цілісний комплекс взаємопов'язаних елементів;

є підсистемою більш складної системи управління єдиним господарським комплексом, сприяючи виконанню функції встановлення необхідного зв'язку споживачів транспортних послуг з їх виробниками (авіаційними транспортними підприємствами);

знаходиться в єдності з навколишнім середовищем і в той же час відносно самостійна по відношенню до неї, так що вони впливають одна на іншу;

має внутрішні (між частинами системи) і зовнішні (між системою і навколишнім середовищем) зв'язки;

має ієрархічну структуру, обумовлену складом елементів, підсистем та їхніх зв'язків і таку, що складається з ряду рівнів управління – відносно

відокремлених структурних утворень, що розрізняються за своїх статусом (правами і обов'язками);

володіє певними стійкими властивостями;

здатна змінюватися відповідно до зміненої дійсності, тобто здатна до розвитку і самовдосконалення [80].

Система управління авіаційним транспортом включає в себе: цілі, суб'єкт, об'єкт та їх зв'язки, принципи, функції, методи, інформацію, процес, технологію, організаційну структуру [8]. Досліджуваній нами системі управління властива наявність двох взаємопов'язаних елементів: керуючого (суб'єкта) і керованого (об'єкта). В якості суб'єктів виступають органи державного і муніципального управління авіаційним транспортом. Об'єкти системи управління авіаційним транспортним комплексом України – юридично і організаційно оформлені колективи людей: підприємства та організації, які здійснюють пасажирські та вантажні авіаційні перевезення, підприємства, що входять в галузеву систему (технічний і обслуговуючий комплекси), різні освітні установи, що здійснюють підготовку фахівців у сфері авіаційного транспорту тощо.

В науковій літературі під державним управлінням транспортом розуміють врегульовану нормами права юридичну владну діяльність органів виконавчої влади і місцевого самоврядування в межах своєї компетенції, яка спрямована на задоволення в повному обсязі матеріальних і культурних потреб суспільства та зміцнення обороноздатності країни [78].

Будучи складним за своєю структурою правовим феноменом, українська система державного управління в авіаційній галузі є багатоцільовою. Визначення цілей – першооснова, якій підпорядковане функціонування систем управління. В теорії управління процес ранжирування цілей здійснюється за допомогою методу, який називається «дерево цілей». На практиці вибір мети дій має винятково важливе значення в діяльності

керівника або організації управління, тому що правильно обрана мета визначає успішне вирішення завдань [19].

Перегляд системи принципів управління в авіаційній галузі, що має власні традиції та стереотипи організації та функціонування, має базуватись та здійснюватись із визначення її сталої, незмінної основи з урахуванням нових принципів побудови державної влади в Україні, нових структурних та функціональних елементів (підходів, методів, форм, функцій), які поступово здобувають своє місце в системі управління авіацією України, як управлінській системі.

Управління, орієнтоване на досягнення конкретних цілей, називається програмно-цільовим. Цей вид управління все ширше застосовується в сфері розвитку транспортного комплексу [2]. Цілі державного управління в авіаційній галузі доповнюють одна одну, але в той же час мають різну спрямованість. Однак, як справедливо зазначає Юрченко М.В., за своєю суспільною природою вони не суперечливі, тому що відображають різні сторони головної мети управління авіаційним транспортом України – визначення та застосування системи заходів, спрямованих на попередження аварійних ситуацій; забезпечення прав і законних інтересів людини та громадянина при здійсненні всіх видів авіаперевезень; організацію належних умов праці працівників авіаційної галузі; створення правових та організаційних основ безпеки перевізної діяльності [79]. При цьому, розвиток авіаційного транспортного комплексу України актуалізує проблему забезпечення транспортної безпеки, спрямованої на захист інтересів особи, суспільства, держави. Питання транспортної безпеки вирішуються на всіх рівнях публічної влади, як Президентом України, так й виконавчими органами влади [80].

На нашу думку, державне управління в авіаційній галузі має забезпечувати:

своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в повітряних перевезеннях та потреб державної авіації України;

захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;

забезпечення безпеки авіації;

додержання необхідних темпів розвитку національної транспортної системи;

захист економічних інтересів України та законних інтересів суб'єктів авіаційної діяльності та споживачів транспортних послуг в авіаційній галузі;

створення рівних умов для розвитку господарської діяльності суб'єктів авіаційної діяльності;

обмеження монополізму та розвиток конкуренції у сфері повітряних перевезень та наземного обслуговування;

координацію роботи різних видів транспорту для забезпечення доставки пасажирів, вантажу, пошти чи багажу з метою подальших повітряних перевезень;

ліцензування окремих видів діяльності в галузі повітряного транспорту, зокрема перевезень пасажирів та небезпечних вантажів;

охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу авіаційного транспорту (шум, емісія двигунів тощо).

Державне управління в авіаційній галузі здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на здійснення суспільно важливих повітряних перевезень.

Основна мета управління - детермінація підцілей різного порядку, які висуваються перед суб'єктом управління. Юрченко М.В., провівши аналіз змісту суб'єктів управління в авіаційній галузі, визначив найбільш актуальні підцілі управління відповідною інфраструктурою, які можуть бути класифіковані за такими критеріями, як:

за змістом – економічні, соціальні, виробничо-трудова, інтеграційні, інноваційні, забезпечувальні, правові, інформаційні;

за значимістю – стратегічні, тактичні, оперативні;

за часом – короткострокові, середньострокові, довгострокові [80].

Для досягнення зазначених цілей перед системою державного управління в авіаційній галузі постає об'єктивність вирішення низки міжнародних, загальнодержавних та регіональних завдань.

До міжнародних відносяться: розвиток міжнародного транзиту через територію України з використанням міжнародних транспортних коридорів; підвищення конкурентоспроможності вітчизняних авіаперевізників та збільшення їх частки на світовому ринку авіаційних транспортних послуг; забезпечення розвитку експорту авіаційних транспортних послуг та створення сприятливих умов для вітчизняних авіатранспортних операторів на міжнародних ринках транспортних послуг. Відповідно до стратегічної мети України – інтегруватися до Європейського авіаційного ринку – необхідно гармонізувати українську авіатранспортну мережу відповідно європейських стандартів на основі реального виконання державних цільових програм у відповідності з системою міжнародних договорів [76].

До загальнодержавних завдань відносяться: створення правової основи для реалізації інвестиційних проєктів, які мають особливе значення для ліквідації «вузьких» місць та відсутніх ланок у авіаційній транспортній інфраструктурі; забезпечення цінової доступності соціально значущих транспортних послуг для населення; створення державно-громадської системи контролю діяльності підприємств авіаційного транспорту всіх типів і видів власності; розвиток авіаційної транспортної системи в інтересах забезпечення завдань у сфері оборони та безпеки держави; координація дій різних відомств щодо забезпечення анти-терористичної безпеки на авіатранспорті; координація дій з використанням авіаційного транспорту з метою захисту населення і територій в частині цивільної оборони, при надзвичайних

ситуаціях природного та техногенного характеру, а також при ліквідації їх наслідків з одночасним недопущенням створення надзвичайних ситуацій внаслідок експлуатації авіаційної транспортної інфраструктури; забезпечення єдиного адміністративно-правового та інформаційного простору, створення системи законів та інших нормативно-правових актів у галузі регулювання діяльності авіаційного транспорту; підвищення якості перевезень пасажирів та вантажів, розвиток правової бази для чесної конкуренції на ринку авіаційних транспортних послуг; розвиток інновації на авіаційному транспорті, впровадження найбільш ефективних технологій перевезень пасажирів і вантажу; розвиток соціального партнерства на авіаційному транспорті; розвиток програмно-цільового механізму управління та фінансування авіаційної транспортної інфраструктури, стимулювання змішаного приватно-державного фінансування системи авіаційних транспортних послуг та об'єктів [73].

До регіональних завдань можна віднести: стимулювання самостійності авіаційних підприємств у виборі стратегій розвитку, змісту реалізованих програм та послуг, фінансово-господарській діяльності; підвищення ефективності управління регіональною системою авіаційних вантажних та пасажирських перевезень при мінімізації витрат [21].

Зазначені цілі і завдання в системі управління авіаційним транспортом досягаються на основі реалізації плану, який встановлює послідовність конкретних завдань та їх координацію. У процесі реалізації планування створюються програми, різні стратегії з розвитку відносин у сфері авіаційного транспорту [7].

Процес управління транспортними відносинами здійснюється постійно та безперервно. З метою забезпечення динамічності процесу управління необхідно забезпечити і безперервність надходження вчасної необхідної інформації. Правова природа інформаційного впливу на управління авіаційними перевезеннями полягає в передачі від суб'єкта до об'єктів

управління сукупності юридичних норм, що регламентують діяльність останніх, що визначають межі можливого чи належного, поведінки структурних ланок та окремих осіб, які входять до складу зазначених об'єктів.

Характеризуючи державне управління в авіаційній галузі, яке має правову основу, Юрченко М.В. відзначив властивий йому владний характер. Механізм впливу влади знаходить своє відображення в тому, що сукупна воля суб'єкта управління підпорядковує собі сукупну волю керованого об'єкта. Цей вплив проявляється у здійсненні розпорядчих повноважень від імені держави. Маючи розпорядчі повноваження, органи державного управління українським авіаційним транспортним комплексом одночасно є і виконавчими, оскільки вся їх діяльність ґрунтується на взаємозв'язку виконання законів і авіаційних правил та застосуванні з цією метою певних владних розпорядчих повноважень. Виконавча та розпорядча діяльність – основа для апарату державного управління авіаційним транспортом. Проте в процесі своєї роботи органам управління доводиться виступати і в якості суб'єктів майнових відносин, що регулюються цивільним правом. Найчастіше такі відносини виникають при укладанні цивільно-правових договорів, пов'язаних з договорами перевезення, купівлею та орендою транспортних засобів, будівель і споруд для забезпечення діяльності перевізного процесу тощо [80].

Окрім того, для забезпечення своєї основної діяльності та управління авіатранспортом органи управління в цій сфері вступають у відносини, врегульовані нормами інших галузей законодавства: конституційного, фінансового, трудового тощо. Якщо виконавча та розпорядча діяльність – це своєрідна форма здійснення управління, то організаційна характеристика наповнює цю форму необхідним змістом. Організаційна діяльність в системі управління авіаційною транспортною інфраструктурою включає в себе координацію, регулювання та контроль. Координацію вищого та більш загального порядку в системі управління авіаційним транспортом відповідно до Конституції та законів України здійснюють Президент України та Кабінет

Міністрів України. Вони забезпечують реалізацію державної політики розвитку авіації України [79].

Відповідно до статті 4 Повітряного кодексу України Президент України та Кабінет Міністрів України забезпечують реалізацію державної політики розвитку авіації України відповідно до Конституції та законів України [59].

Авіація поділяється на цивільну та державну авіацію. Цивільна авіація задовольняє потреби держави і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах та виконанні польотів у приватних цілях і поділяється на комерційну авіацію та авіацію загального призначення. Державна авіація використовує повітряні судна з метою забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення, які покладаються на Збройні Сили України, інші військові формування, утворені відповідно до законів України, органи Національної поліції, спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань цивільного захисту, органи охорони державного кордону України, органи доходів і зборів.

Державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюють у межах повноважень:

центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту;

центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації (далі - уповноважений орган з питань цивільної авіації);

національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту [59].

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, визначає пріоритетні напрями та здійснює заходи щодо формування державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України і забезпечує нормативно-правове регулювання відповідно до статті 11 цього Кодексу [59].

На думку Коломоєць Т.О., публічне адміністрування авіаційного транспорту на місцях здійснюється також адміністраціями авіаційних підприємств, у межах власної компетенції [36].

Якщо розглядати авіаційну галузь як об'єкт, на який здійснюють регулюючий вплив державні та представницькі органи, доцільним є визначення кола функцій державного управління. Такі функції мають наступні основні риси:

- є зовнішнім проявом властивостей об'єкта управління – суспільних відносин у авіаційній сфері;

- мають цілеспрямований, уособлений та самостійний характер;

- є об'єктивно необхідними для здійснення процесу управління;

- реалізуються певними методами;

- характеризують зміст діяльності щодо управління ринком авіаційних перевезень [46].

Наявність різних поглядів на класифікацію функцій державного управління означає необхідність проведення певних узагальнень і, на цій підставі, формулювання пропозицій щодо ознак класифікації функцій державного управління в авіаційній галузі.

До зовнішніх функцій державного управління в авіаційній галузі належать ті, що відображають безпосередній процес впливу на транспортну систему (об'єкт управління) суб'єктів державного управління: стратегія макроекономічних перетворень, зміна структури форм власності на транспортні засоби, фінансово-економічна політика, зовнішньоекономічна політика, податкова політика, захист прав громадян під час їх обслуговування, координація роботи різних видів транспорту, інвестування, ліцензування тощо.

Внутрішні функції відображають характер державного управління в авіаційній галузі, їхній зміст зумовлений організаційно-правовим забезпеченням управління, специфікою організаційної побудови системи

суб'єктів державного управління: організаційна побудова суб'єкта управління, мотивація, кадрове забезпечення, контроль за виконанням управлінських рішень, соціальний захист.

Виділяють об'єктивні функції суб'єкта державного управління транспортною системою, які відповідають загальнодержавним завданням та меті загальнополітичних перетворень, а також функцій конкретних виконавців. До об'єктивних функцій можна віднести: забезпечення розвитку транспортної системи, визначення пріоритетів розвитку окремих галузей транспортної системи, адміністративне реформування, оподаткування, кредитування, митна політика. Зміст об'єктивних функцій частково збігається із змістом зовнішніх, але є ширшим за зовнішні функції тому, що до об'єктивних можна віднести, частково, і внутрішні функції (наприклад, функція прийняття управлінського рішення) [47].

Доцільним також є виділення функцій державного управління транспортною системою відповідно до основних стадій процесу управління: вироблення та прийняття управлінського рішення, планування, організація, корегування, облік та контроль.

Потрібно також виділяти загальні, спеціальні, допоміжні функції державного управління. На підставі існуючих теоретичних положень щодо змісту названих функцій можна конкретизувати зміст загальних, спеціальних, допоміжних функцій державного управління в авіаційній галузі.

До загальних віднесені ті, які об'єктивно притаманні процесу управління та виражають загальні закономірності управління як соціальної категорії. Через ці функції вирішуються найбільш узагальнені завдання управлінської діяльності: організація, прогнозування і моделювання, планування, координація, контроль.

Наступну підгрупу функцій, виділених за ознакою характеру управлінських завдань, становлять спеціальні функції – ті, що відображають особливості управлінського впливу конкретного суб'єкта управління на

авіаційну галузь (Міжнародні організації, Президент України, Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, Державна авіаційна служба України та інші) або на об'єкт управління (цивільна авіація, державна авіація, авіація загального призначення).

Враховуючи, що відносини у сфері діяльності авіаційного транспорту становлять окрему сферу суспільних відносин, доцільним є доповнення кола функцій специфічними – тими, які притаманні тільки цій сфері суспільних відносин: ліцензування окремих видів діяльності, охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу авіаційного транспорту, нагляд за безпекою виконання польотів повітряними суднами, регулювання використання повітряного простору України, захист авіації від актів незаконного втручання в її діяльність та ін.

Останню підгрупу функцій, виділених за ознакою характеру управлінських завдань, становлять допоміжні функції (діловодство, секретаріат, архівна діяльність, канцелярська діяльність) призначені для обслуговування процесу управління. Зміст допоміжних функцій збігається із змістом забезпечувальних функцій, виділених за ознакою структурного підходу до систематизації функцій державного управління [32]. Функцію забезпечення виконують допоміжні підрозділи органів державного управління в авіаційній галузі: фінансово-економічний, матеріально-технічний, побутовий, кадровий.

Дослідження змісту функцій державного управління в авіаційній галузі та їх класифікація набуває особливого значення у зв'язку з вирішенням проблеми оптимізації системи державного управління та раціоналізації організаційної побудови суб'єктів державного управління. Як показав проведений аналіз, зміст окремих функцій збігається, що у майбутньому дасть можливість вдосконалити правовий статус тих органів, які здійснюють такі функції.

Підбиваючи підсумок теоретичного аналізу характерних рис та особливостей системи державного управління в авіаційній галузі, можна дати наступне його визначення.

Державне управління в авіаційній галузі – це комплексна, цілеспрямована, заздалегідь запланована безперервна діяльність органів державної влади, направлена на забезпечення безпеки авіації та надання повітряних перевезень на конкурентних засадах.

Принципи управління, яким керуються державні органи, є системою, в якій вони взаємопов'язані та взаємозалежні. Порушення одного з них може привести до порушення інших. Успіх управління досягається послідовним застосуванням усієї системи принципів і кожного з них окремо. Важливу роль в управлінні відіграє науково-практичний потенціал, який дає можливість вивести управління на рівень найвищого досягнення науки управління, стає тим знанням, яке має слугувати гарантом безпомилковості управлінських рішень, що виносяться з метою найоптимальнішого здійснення функцій авіаційного транспорту [80].

1.2 Організаційні засади управління у галузі цивільної авіації: глобальний та національний рівні

Забезпечення високої економічної ефективності і безпеки повітряних перевезень і авіаційних робіт зумовлює створення належної адміністративної та правової організації цивільної авіації. Досягнення суспільно значущих завдань у сфері цивільної авіації здійснюється через владно – організуючу діяльність сукупності органів, змістом якої є реалізація держаних програм у сфері цивільної авіації, де державне управління виступає як засіб її впорядкування та унормування.

Публічне адміністрування здійснюється під керівництвом і контролем представницьких органів державної влади, організуюча діяльність цих органів носить владний характер і підзаконна, тобто здійснюється в суворій

відповідності з законом і в межах встановленої компетенції. В процесі діяльності виконавчих і розпорядчих органів державної влади видаються акти державного управління.

Надаючи характеристику системі управління в авіаційній галузі, необхідно чітко розділити її на рівні, в залежності від впливу суб'єктів управління на галузь. На нашу думку, доцільно виділити управління у галузі цивільної авіації на глобальний та національний рівні.

Становлення і подальший розвиток глобального рівня почався з укладення у Чикаго 1944 р. Конвенції про міжнародну цивільну авіацію й створенні універсальної міжнародної міжурядової організації - Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) [45]. Мета й завдання цієї організації – регламентація міжнародних польотів цивільних повітряних суден у міжнародному й національному повітряному просторах із метою забезпечення їхньої ефективності та безпеки. Чиказька конвенція поклала початок формуванню нової галузі міжнародного права – міжнародного повітряного права – сукупності й системи норм, що регулюють діяльність міжнародної цивільної авіації. Як зазначає Юрченко М.В., приєднання СРСР, а в подальшому і України, до цієї організації мало суттєве значення для координації міжнародного співробітництва в справі практичного використання в глобальному масштабі повітряного простору, як міжнародного, так і національного, цивільною авіацією [79].

В даному випадку мова буде йти про міжнародні організації, які створюються для регулювання відносин в авіаційній галузі, в основі правового регулювання яких лежать норми та принципи міжнародного публічного, економічного, екологічного, торгівельного, приватного права тощо. Кожна міжнародна організація створюється з конкретною метою, для досягнення якої держави надають певній міжнародній організації обмежені повноваження.

Говорячи про міжнародні організації цивільної авіації, серед їх ознак можна виділити три загальні, які притаманні всім міжнародним організаціям:

- 1) політична воля до співпраці, зафіксована в установчих документах;
- 2) наявність постійного апарату, що забезпечує послідовність у розвитку організації;
- 3) автономність компетенції та ухвал [4].

Саме ознаки міжнародних організацій цивільної авіації покладаються в основу визначення принципів їх взаємодії з державами.

Окрім того, важливу роль при визначенні принципів співробітництва міжнародних організацій цивільної авіації та держав відіграють зовнішні прояви процесів її діяльності, спрямованої на реалізацію її цілей і виконання покладених на неї завдань, тобто функції такої організації, які вона має право здійснювати тільки в межах закріпленої за нею компетенції.

Сучасні міжнародні організації цивільної авіації виконують кілька функцій; серед них – нормативно-регулюючі, контрольні, оперативні, інформаційні, організаційні тощо [4].

Серед функцій міжнародних організацій цивільної авіації як механізмів регулювання міждержавних відносин у галузі використання повітряного простору особливе місце посідає правотворча функція. Основою для її реалізації є міжнародна правосуб'єктність зазначених організацій, завдяки якій міжнародні організації цивільної авіації створюють норми міжнародного повітряного права. Проте створювати такі норми вони можуть як прямо, так і опосередковано. Іншими словами, у правотворчому процесі міжнародні організації цивільної авіації здійснюють його або безпосередньо, або виступають у якості посередника (допоміжної ланки).

При реалізації своїх функцій міжнародні організації цивільної авіації співпрацюють разом з державами. Такий тандем визначається декількома факторами:

- за допомогою міжнародної організації у повітряній галузі державам значно легше узгодити свої національні інтереси з міжнародними та слідкувати за їх подальшим розвитком;

- при підготовці державою рішення в авіаційній галузі, його виробленні, узгодженні та певною мірою виконанні державами-членами використовується потенціал міжнародної організації, яка, в свою чергу, здійснюючи допомогу на зазначених стадіях, прагне розширити свої повноваження, підкреслюючи власну значимість;

- створені з метою швидкого реагування на виниклі потреби в авіаційній галузі на міжнародному рівні, організації мають сформовані інструменти взаємодії для здійснення своїх функцій та мети. При чому такі інструменти можуть бути як загальними (для всіх організацій), так і специфічними (для організацій конкретної галузі) [71].

Завдяки діяльності міжнародних, регіональних та національних авіаційних організацій ефективне регулювання повітряних перевезень стало можливим, оскільки саме вони виконують роль інститутів, що координують діяльність в авіаційному просторі, до якої можна віднести діяльність аеропортів, авіакомпаній, обслуговуючих підприємств тощо [24]. Реалії сьогодення говорять про те, що все більшого розповсюдження в світі, зокрема в галузі авіації, набуває регіональне співробітництво, що призводить до створення специфічних міжнародно-правових норм, втілених у регіональних міжнародних договорах.

Розвиток і функціонування інституту публічного управління в авіаційній галузі на глобальному рівні не обмежився утворенням ІКАО, а закріпився створенням й інших міжнародних організацій, тому необхідно розглянути основні з них. Основоположне місце серед міжнародних організацій цивільної авіації належить саме Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО). Головний офіс ІКАО розташований у м. Монреаль у Канаді. Окрім Головного офісу, ІКАО має 8 регіональних офісів: Азійський та Тихоокеанський офіс

(APAC); Азійський та Тихоокеанський додатковий офіс (APAC RSO); Європейський та Північноатлантичний офіс (EUR/NAT), Близькосхідний офіс (MID); Північноамериканський, Центральної Америки та Карибів (NACC); Офіс Південної Америки (SAM); Західної та Центральної Африки (WACAF) [4].

На сьогодні практично всі питання, які стосуються світової цивільної авіації вирішує Міжнародна організація цивільної авіації. ICAO розробляє основні, вимоги до роботи цивільної авіації, в тому числі й вимоги щодо сертифікації літаків за рівнем впливу на навколишнє середовище, а також обмежує використання літаків, що не відповідають екологічним вимогам.

Разом з тим, діяльність ICAO можна поділити на основні напрями:

1. Технічний напрям, що включає в себе розробку, вдосконалення та впровадження стандартів і рекомендацій, які застосовуються у міжнародній цивільній авіації.

2. Економічний напрям, до якого відноситься:

2.1. дослідження міжнародних пасажирських і вантажних перевезень і вироблення рекомендацій з питань ставок і зборів за користування аеропортами та аеронавігаційними засобами, а також порядку встановлення тарифів, що застосовуються на міжнародних лініях;

2.2. вивчення питань спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях;

2.3. надання постійної технічної допомоги країнам, що розвиваються, у створенні власних систем внутрішніх і міжнародних повітряних перевезень.

3. Правовий напрям, в основі якого лежить розробка проектів нових документів з міжнародного повітряного права.

ICAO надає технічну допомогу державам (в першу чергу недостатньо розвиненим в авіаційному відношенні) в організації аеронавігаційного обслуговування, забезпечення авіаційної безпеки, підготовці льотного та технічного авіаційного персоналу.

Основним завданням згідно з Чиказькою конвенцією і одним з ключових елементів місії і ролі ICAO є введення і підтримка актуальності міжнародних Стандартів і Рекомендованої практики (SARPS), а також Правил аеронавігаційного обслуговування (PANS) [37].

Стандарт ICAO — вимоги до фізичних і технічних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, персоналу або правил, однакове застосування яких визначається необхідним для забезпечення безпеки та регулярності міжнародної аеронавігації. Зазначених вимог Україна повинна дотримуватися згідно з Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію. У разі неможливості дотримання стандартів Міжнародної організації цивільної авіації до Ради ICAO відповідним державним органом надсилається повідомлення згідно з статтею 38 зазначеної Конвенції.

Рекомендована практика ICAO — вимоги до фізичних і технічних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, персоналу або правил, однакове застосування яких визнається бажаним для забезпечення безпеки, регулярності та ефективності міжнародної аеронавігації. Зазначені вимоги Україна прагне дотримуватися згідно з Конвенцією про Міжнародну організацію цивільної авіації (або Статутом Європейської конференції цивільної авіації).

SARPS і PANS виключно важливі для держав - членів ICAO та інших зацікавлених сторін, враховуючи, що вони служать важливою основою для узгодженої глобальної системи забезпечення безпеки польотів і ефективності в повітрі і на землі, стандартизації функціональних і експлуатаційних вимог до аеронавігаційних засобів і служб у всьому світі і для упорядкованого розвитку повітряного транспорту.

В даний час у веденні ICAO знаходяться більше 12 тисяч SARPS в 19 Додатках і 5-ти PANS до Конвенції, багато з яких постійно оновлюються з урахуванням останніх досягнень і удосконалень [54].

Крім ІСАО, суттєву роль у справі становлення і розвитку міжнародного повітряного права грають Міжнародні регіональні авіаційні організації й органи, яких налічується нині біля сорока. До найбільш важливих організацій належать, зокрема: Європейська конференція цивільної авіації, створена в 1954 році; Європейська організація із забезпечення безпеки навігації — Євроконтроль, утворена в 1960 році; Африканська комісія цивільної авіації, що виникла в 1969 році; Агентство із забезпечення безпеки аеронавігації в Африці і Мадагаскарі, засноване в 1959 році; Латиноамериканська комісія цивільної авіації, утворена в 1973 році; Рада цивільної авіації арабських держав, заснована у 1967 році [4].

Крім того, існує значне число міжнародних неурядових організацій, покликаних сприяти співробітництву держав у справі забезпечення ефективною і безпечною міжнародною аеронавігацією. У їхньому числі можна виділити такі наукові міжнародні організації, як Асоціація міжнародного права й Інститут міжнародного права, що неодноразово розглядали відповідні міжнародно-правові проблеми на своїх регулярних сесіях.

Так, іншою значною міжнародною неурядовою організацією, що здійснює регулювання діяльності цивільної авіації, є Міжнародна асоціація повітряного транспорту – ІАТА (англ. International Air Transport Association). Її виникнення обумовлювалося швидкими темпами зростання технічного прогресу та ролі міжнародного повітряного транспорту з перших днів 1945 року до першої нафтової кризи 1973 року [53].

Головною концепцією структури ІАТА є «Глобальний розвиток, регіональна доставка», відповідно до якої роль підрозділів головного офісу – стимулювати розробку глобальних стандартів, систем й інформаційно-пропагандистських концепцій, тоді як регіональні та державні бюро несуть відповідальність за їх реалізацію [53].

На відміну від ІСАО - ІАТА виступає координатором та представником інтересів авіатранспортної галузі в таких областях, як забезпечення безпеки

польотів, реалізація польотів, тарифна політика, техобслуговування, авіаційна безпека.

Головна мета IATA – це сприяння авіакомпаніям у вирішенні наступних питань: ціноутворення (міжнародні тарифи); регулювання міжнародних перевезень; юридичні та технічні проблеми; підготовка персоналу; авіаційна медицина [43]. Однак вона займається й розробкою міжнародних стандартів спільно з ICAO.

На території Європи також створені організації, які займаються регулюванням діяльності цивільної авіації: Європейська конференція цивільної авіації (European Civil Aviation Conference – ECAC), Європейська Агенція Безпеки Авіації (European Aviation Safety Agency - EASA) та Європейська організація із забезпечення безпеки аеронавігації (European Organisation for the Safety of Air Navigation – Євроконтроль).

Європейська конференція цивільної авіації (далі – ECAC) складається з 44 держав-членів, що включає майже всі європейські країни. Як і інші регіональні міждержавні організації, вона виконує практично ті ж функції для цього регіону, що й ICAO на всесвітньому рівні.

Місією ECAC є стимулювання сталого розвитку безпечної, ефективної та стійкої європейської авіатранспортної системи. Погодимося з думкою В. Г. Афанасьєва, що тривалий досвід в авіаційних справах, членство й тісні зв'язки з Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO) дозволяють ECAC служити унікальним європейським форумом для обговорення всіх найважливіших проблем цивільної авіації [52].

Діяльність ECAC фокусується в основному на міждержавному співробітництві з питань транспорту в Європі. Зокрема, вона зосереджена на таких напрямках: зовнішні зв'язки; безпека польотів; авіаційна безпека; екологія; економічні проблеми; пасажирський сервіс і здоров'я пасажирів; інтеграція повітряного транспорту; фінанси тощо. У зв'язку із цим ECAC тісно співпрацює з урядовими організаціями, регіональними міжурядовими

організаціями, авіакомпаніями, аеропортами, виробниками повітряних суден, навчально-тренувальними організаціями.

Європейська Агенція Безпеки Авіації є агентством Європейського Союзу (ЄС) із регуляторними та виконавчими задачами у сфері цивільної авіаційної безпеки. Відповідальність EASA включає аналіз та дослідження операторів безпеки, видавання дозволів іноземним операторам, надання порад для редакції законодавства ЄС, імплементація та моніторинг правил безпеки (включаючи дослідження у країнах-членах), надання типової сертифікації літальним апаратам та компонентам, а також заствердження організацій, що залучені у дизайн, виробництво та підтримку продуктів авіонавтики [51].

У 1960 році підписання Міжнародної конвенції щодо співробітництва в галузі безпеки авіонавігації «Євроконтроль» започаткувало діяльність Європейської організації із забезпечення безпеки авіонавігації (Євроконтролю). Відповідно до положень зазначеної конвенції Євроконтроль є суб'єктом права і в повному обсязі володіє правоздатністю, на яку мають право корпоративні організації згідно з національним законодавством країн, де розташовуються її представництва [42].

Основними задачами Євроконтролю є забезпечення співробітництва та спільної діяльності всіх її членів в області авіонавігації; координація систем авіонавігаційного контролю в Європі; створення єдиного центру управління повітряним рухом з метою оптимального використання Європейського повітряного простору; реалізація європейської програми гармонізації та інтеграції авіонавігаційного контролю, виконуваної в співпраці з ЕСАС, і здійснення в її рамках технічного та оперативного аналізу європейських систем контролю; здійснення досліджень і розробка проектів щодо удосконалення авіонавігаційного контролю в Європі; планування створення систем гармонізації та інтеграції управління повітряним рухом у Європі; підготовка необхідних ілюстрацій і рекомендацій; розробка комп'ютерних систем, що забезпечують точні авіонавігаційні дані для розведення в часі і

просторі цивільних та військових повітряних суден; досягнення високого рівня ефективності функціонування систем шляхом використання порівнянних програм, стандартів і процедур; організація, координація і проведення досліджень й експериментів для техніко-економічного обґрунтування повітряної і наземної інтегрованої системи управління повітряним рухом [42].

Не менший вплив на діяльність цивільної авіації здійснюють регіональні міжнародні організації. До найбільш значних із них слід віднести такі: Африканську комісію цивільної авіації (далі – AFCAC), Агентство по забезпеченню безпеки аеронавігації в Африці і на Мадагаскарі (далі – ASECNA), Центральноамериканську організацію з обслуговування аеронавігації (далі – COCESNA); Латиноамериканську комісію цивільної авіації (далі – LACAC), Раду цивільної авіації Арабських країн (далі – CACAS) [4].

Таким чином, урядові та неурядові міжнародні організації в межах своєї компетенції реалізують взаємодію з ІКАО, проводячи в регіони її політику та стандарти, що стосуються діяльності цивільної авіації. Також зазначені організації здійснюють допомогу в тих питаннях, які виникають у ході діяльності міжнародної цивільної авіації через особливості того чи іншого регіону.

Розглядаючи організаційні засади державного управління в авіаційній галузі на національному рівні, слід зазначити, що процес становлення авіаційної галузі в сучасній Україні співпав із кризовими явищами перших років незалежності. Щоб досягти бажаного результату, треба було вдосконалити механізми державного регулювання авіаційної галузі та насамперед почати з удосконалення галузей нормативно-правової бази. Ефективність діяльності вітчизняного авіаційного транспорту значною мірою залежала від дієвості механізмів, які застосовує держава, регулюючи відносини в авіаційній галузі.

На думку українського вченого Г.М. Грабовської, «особливості саме інституційних передумов регулювання національного процесу авіаційної діяльності визначають роль держави як основного регулятора, здатного безпосередньо впливати на створення конкурентоздатного середовища на ринку авіаційних перевезень і на рівень безпеки в авіації» [14].

Частинами першою, другою статті 4 Повітряного кодексу України регламентовано, що Україна як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що випливають із цієї Конвенції, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України [59].

Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення [10].

З огляду на це, можна виділити, зокрема, такі групи владних управлінських функцій:

- 1) вироблення (формулювання) політики;
- 2) правове регулювання;
- 3) надання адміністративних послуг;
- 4) нагляд і контроль.

Побудова державного управління в авіаційній галузі ґрунтується за принципом ієрархічності системи та характеризує відносини субординації по вертикалі і координації дій по горизонталі, що базуються на розподілі завдань

і функцій між компонентами системи цивільної авіації у здійсненні діяльності у сфері авіації.

Наявні всередині системи суперечності виступають рушійною силою її саморозвитку, породжують необхідність самоврядування, інтегрування елементів системи, в результаті яких ціле (система) забезпечується такими властивостями і характеристиками, які відсутні у окремо взятих складових. Кожен структурний компонент системи суб'єктів владних повноважень в сфері цивільної авіації має свою організаційну систему, зі специфічною сукупністю функцій, структури та нормативно-правовим забезпеченням [77].

Держава за заданим функціонально-цільовим підходом забезпечення безпеки авіації конструює відповідну структуру системи суб'єктів владних повноважень в сфері цивільної авіації таким чином, щоб ними ефективно виконувалися свої функції, а не заподіювався збиток авіатранспортній системі і населенню, в інтересах якої вона розвивається. Формування структури системи цих суб'єктів в Україні залежить від системної взаємодії Міністерства інфраструктури з іншими державними органами і громадськими структурами для побудови конструктивних відносин на всіх рівнях у сфері цивільної авіації [46].

Організуючий характер діяльності суб'єктів владних повноважень в сфері цивільної авіації на національному рівні, як системо-утворюючий фактор, проявляється у трьох напрямках. Перший - практична реалізація та здійснення безпеки авіації на всій території України. Другий - керівництво, координація і контроль вищестоящих органів за діяльністю нижчестоящих. Третій - керівництво власним апаратом, оскільки кожний із суб'єктів, які входять до системи суб'єктів владних повноважень в сфері цивільної авіації, має свою типову структуру, і функціональні підрозділи, які сконцентровані на виконання завдань і реалізацію функцій, що стоять перед ними. Діяльність суб'єктів владних повноважень в сфері цивільної авіації також характеризується підзаконністю, повсякденністю,

безпосередністю і оперативністю у вирішенні завдань. У процесі здійснення своєї діяльності суб'єктів владних повноважень в сфері цивільної авіації використовує норми повітряного національного та міжнародного законодавства.

Організацію державного управління в авіаційній галузі на національному рівні доцільно розкрити більш детально у наступних розділах дослідження.

Висновки до розділу 1

1. Державне управління в авіаційній галузі – система певних дій, кожна з яких має свою мету. Можна стверджувати, що державне управління поширюється на певне коло суб'єктів, зокрема на суб'єктів авіаційної діяльності.

Державне управління в авіаційній галузі має забезпечувати:

своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в повітряних перевезеннях та потреб державної авіації України;

захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;

забезпечення безпеки авіації;

додержання необхідних темпів розвитку національної транспортної системи;

захист економічних інтересів України та законних інтересів суб'єктів авіаційної діяльності та споживачів транспортних послуг в авіаційній галузі;

створення рівних умов для розвитку господарської діяльності суб'єктів авіаційної діяльності;

обмеження монополізму та розвиток конкуренції у сфері повітряних перевезень та наземного обслуговування;

координацію роботи різних видів транспорту для забезпечення доставки пасажирів, вантажу, пошти чи багажу з метою подальших повітряних перевезень;

ліцензування окремих видів діяльності в галузі повітряного транспорту, зокрема перевезень пасажирів та небезпечних вантажів;

охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу авіаційного транспорту (шум, емісія двигунів тощо).

2. Засади управління в авіаційній галузі на глобальному рівні реалізуються через міжнародні організації, об'єднуючи у своїх рамках економічний, політичний, науковий потенціал різних держав-членів, що характеризується великими можливостями та забезпечує принциповий вплив на розвиток світової економіки. Тому їх можна визнати стратегічно важливими суб'єктами економічного розвитку.

Під стратегією у даному випадку слід розуміти довгостроковий план або напрям розвитку з найважливішими установами, наприклад, з метою подолання проблем, що виникають під час провадження діяльності у галузі цивільної авіації й досягнення більш високих параметрів розвитку подальшого державного управління.

3. На національному рівні органи управління цивільною авіацією в Україні у вищевказаних процесах займають особливе місце з огляду на функції, повноваження та відповідальність посадових осіб цих органів. Найбільш складною проблемою в дослідженні статусу органів державного управління цивільною авіацією є розмежування їх повноважень, а також удосконалення державного управління в цій сфері.

РОЗДІЛ 2. ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ: СУЧАСНИЙ СТАН

2.1. Стан та динаміка розвитку авіаційної галузі

Авіаційна галузь займає важливе місце в житті суспільства, будучи задіяною в багатьох сферах життя: перевезенні пасажирів, пошти, вантажів та багажу, виконанні сільськогосподарських робіт, будівництві. Розвиток міжнародних відносин та глобалізація економічних процесів стимулюють розвиток повітряних перевезень, зростання попиту на швидке та зручне транспортне сполучення. Україна належить до небагатьох країн світу, що володіють повним циклом створення авіаційної техніки, і займає провідне місце на світовому ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації. Україна має значний потенціал розвитку авіаційного ринку, що в першу чергу пояснюється значним відкладеним попитом на авіаперевезення та сприятливим географічним розташуванням для розвитку транзитних перевезень.

Відповідно до статті 32 Закону України «Про транспорт» до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту [30].

Вирішення поставлених на рівні держави завдань щодо розвитку авіаційної галузі можливе лише за глибокого дослідження статистичних показників суб'єктів авіаційної діяльності, динаміки розвитку ринку, порівняльного аналізу. Статистичні дані про діяльність авіаційної галузі у 2019 році свідчать про її стабільний розвиток [55, 56].

Упродовж 2019 року пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 29 вітчизняних авіакомпаній, якими загалом виконано 103,3 тис. комерційних рейсів (за 2018 рік - 100,2 тис. рейсів) [55].

У 2019 році ринок пасажирських авіаперевезень продовжував демонструвати позитивну динаміку. За статистичними даними кількість пасажирів, що скористались послугами українських авіакомпаній, збільшилась на 9,4 відсотка та склала 13705,8 тис. чоловік. [55].

Пасажирські перевезення протягом 2019 року здійснювали 18 вітчизняних авіаперевізників, серед яких найбільші обсяги виконано авіакомпаніями «Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна», «Скайап», «Роза вітрів» та «Буковина». За звітний рік п'ятьма провідними авіакомпаніями загалом перевезено 13306,7 тис. чол., що на 22,4 відсотка більше, ніж за 2018 рік та складає 97 відсотків від загальних обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній. [55].

Слід зазначити, що позитивну динаміку демонстрували як міжнародні, так і внутрішні пасажирські перевезення.

Більше половини (51,9 відсотка) всіх пасажирських перевезень вітчизняних авіакомпаній складають міжнародні регулярні перевезення.

У 2019 році міжнародні регулярні пасажирські перевезення відповідно до затвердженого розкладу руху здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 46 країн світу. Кількість пасажирів, які скористались послугами українських компаній, зросла на 4,6 відсотка та становила 7107,2 тис. чоловік, при цьому середній відсоток пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів збільшився на 2,1 відсоткових пункта та склав 80,9%. Тривав розвиток мережі маршрутів вітчизняних авіаперевізників, якими розпочато експлуатацію на регулярній основі 17 міжнародних авіаліній. [55]

Регулярні внутрішні пасажирські перевезення між 11 містами України виконували чотири вітчизняні авіакомпанії («Міжнародні авіалінії України», «Мотор Січ», «Роза вітрів» та «Скайап»). Протягом 2019 року регулярними

рейсами у межах України перевезено 1145,2 тис. пасажирів, що на 6,9 відсотка більше, ніж за попередній рік. При цьому, середній відсоток пасажирського завантаження внутрішніх регулярних рейсів українських авіакомпаній склав 75,9% (проти 79,3 у 2018 році). [55]

Одночасно мало місце розширення діяльності на українському ринку іноземних авіакомпаній, послугами яких скористались 9422,5 тис. пасажирів, що на 37,4 відсотка перевищує показник 2018 року та складає 57 відсотків від загальних обсягів регулярних пасажирських перевезень між Україною та країнами світу. Загалом регулярні пасажирські перевезення до України виконували 40 іноземних авіакомпаній (у тому числі чотири нові – австрійська авіакомпанія «Laudamotion, французька «Aigle Azur» (здійснювала польоти до вересня 2019 року), ізраїльська «Israir Airlines» та норвезька «Scandinavian Airlines System») з 37 країн світу. Протягом року іноземними авіаперевізниками було відкрито 29 нових маршрутів, з них 21 новий маршрут - авіакомпаніями «Ryanair» та «Wizz Air Hungary».

Також спостерігалось суттєве зростання в такому секторі ринку пасажирських авіаперевезень, як міжнародні польоти на нерегулярній основі. За підсумками 2019 року найбільший темп приросту (16,9 відсотка) кількості перевезених пасажирів вітчизняними авіакомпаніями спостерігався в такому сегменті ринку, як міжнародні польоти на нерегулярній основі. За рік 16-ма українськими авіакомпаніями перевезено 5440 тис. пасажирів. При цьому, майже 97 відсотків таких перевезень здійснено п'ятьма вищезгаданими провідними авіакомпаніями. [55].

Регулярні внутрішні пасажирські перевезення між 11 містами України виконували чотири вітчизняні авіакомпанії («Міжнародні авіалінії України», «Мотор Січ», «Роза вітрів» та «Скайап»). Протягом 2019 року регулярними рейсами у межах України перевезено 1145,2 тис. пасажирів, що на 6,9 відсотка більше, ніж за попередній рік. При цьому, середній відсоток пасажирського

завантаження внутрішніх регулярних рейсів українських авіакомпаній склав 75,9% (проти 79,3 у 2018 році). [56].

За звітний рік обсяги перевезень вантажів та пошти авіаційним транспортом України скоротились на 6,6 відсотка та становили 92,6 тис. тонн.

Перевезення вантажів та пошти виконували 20 вітчизняних авіакомпаній. Лідери вантажоперевезень - АТП ДП «Антонов», авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «Максімум Еірлайнс» та «Южмашавіа». Зазначеними авіапідприємствами у звітному році було виконано майже 85 відсотків загальних обсягів перевезень вантажів та пошти. Слід зазначити, що більшу частину вантажоперевезень традиційно складала чартерні рейси в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно з контрактами та угодами з іншими замовниками.

За статистичними даними за підсумками 2019 року аеропортами України обслуговано 94,2 тис. повітряних суден, що на 12,4 відсотка більше порівняно з тим же періодом попереднього року. При цьому, пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 20,9 відсотка та становили 10843,7 тис. пасажирів. Поштовантажопотоки збільшились на 1,5 відсотка та склали 27,2 тис. тон [56].

Загалом комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній у 2019 році обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. Кількість відправлених та прибулих упродовж року повітряних суден склала 201,2 тис. (проти 182,8 тисяч за попередній рік). При цьому, пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 18,4 відсотка та досягли відмітки 24334,5 тис. чоловік. Поштовантажопотоки збільшились на 6,7 відсотка та склали 60,2 тис. тонн.

При цьому, близько 98 відсотків пасажиропотоків та практично всі поштовантажопотоки сконцентровані в 7 основних аеропортах (Бориспіль, Київ (Жуляни), Львів, Одеса, Харків, Запоріжжя та Дніпропетровськ).

Зростання кількості обслугованих пасажирів порівняно з 2018 роком зафіксовано в наступних аеропортах: Харків - на 39,4 відсотка, Львів - на 38,8 відсотка, Бориспіль - на 21,1 відсотка, Дніпропетровськ – на 13,2 відсотка, Одеса - на 17,1 відсотка та Запоріжжя - на 8,4 відсотка. В той же час в столичному аеропорту Київ (Жуляни) мало місце скорочення пасажиропотоку (на 6,9 відсотка).

За 2019 рік авіаційними підприємствами оброблено 360,7 тис. гектарів сільськогосподарських площ, наліт під час виконання авіаційних робіт в галузях економіки становив 8,8 тис. годин (за 2018 рік – 569,2 тис. гектарів та 11,8 тис. годин відповідно). [55].

ДП ОПР «Украерорух» протягом звітного року обслуговано 335,4 тис. польотів проти 300,9 тис. роком раніше. Кількість обслугованих польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України збільшилась на 2,9 відсотка, іноземними авіакомпаніями - на 16,2 відсотка [56].

Таким чином, економічні показники свідчать про суттєве зростання обсягів авіаційних перевезень у 2019 році, що, в свою чергу, позитивно впливало на створення робочих місць, наповнення дохідної частини державного бюджету, розвиток конкуренції в авіаційній галузі. Стабілізувати ситуацію на ринку авіаперевезень стало можливим насамперед завдяки активній маркетинговій політиці українських авіакомпаній (відкриттю нових маршрутів, збільшенню частот), активізації чартерних перевезень, подальшій модернізації та оновленню парку повітряних суден, а також розвитку мережі послуг українськими авіаперевізниками.

Проте, пандеміологічна ситуація в світі, пов'язана із спалахом гострої респіраторної хвороби COVID-19, та обмеження, що запроваджуються державами задля протидії її розповсюдженню, безпосередньо вплинули на

авіаційну галузь усього світу й України зокрема, де за підсумками 9 місяців 2020 року спостерігається суттєве скорочення виробничих показників діяльності авіаційних підприємств порівняно з аналогічним періодом минулого року.

Впродовж січня-вересня поточного року на ринку пасажирських та вантажних перевезень здійснювали польоти 26 вітчизняних авіакомпаній, за статистичними даними виконано 34,2 тис. комерційних рейсів (за аналогічний період 2019 року – 79,7 тисяч). [55]

Слід також зазначити, що ускладнення епідемічної ситуації на території України та в світі, пов'язане з поширенням COVID-19, призвело до спаду попиту на авіаперевезення та зниження комерційної завантаженості рейсів наприкінці першого кварталу поточного року, у зв'язку з чим авіакомпанії були змушені скоротити частоту або взагалі відмінити виконання переважної більшості рейсів. Поряд з цим, у зв'язку з впровадженням Урядом України обмежувальних заходів у рамках боротьби з розповсюдженням COVID-19, було тимчасово майже призупинено як міжнародне (з 17 березня до 15 червня), так і внутрішнє (з 24 березня до 5 червня) пасажирське авіасполучення. Крім цього, тимчасові обмеження на перетин кордону України для іноземних громадян вводились повторно (з 28 серпня до 28 вересня), що разом із продовженням дії обмежень на в'їзд українських громадян до низки країн світу значною мірою стримувало попит на ринку авіаперевезень. Як наслідок, обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній за перший квартал 2020 року зменшились в порівнянні з відповідним періодом минулого року на 17,7 відсотка, за другий квартал, на який припав пік обмежувальних заходів, – на 98,3 відсотка. Проте, після відновлення пасажирського авіасполучення у червні місяці, темпи спаду обсягів перевезень істотно сповільнилися та за результатами третього кварталу становили 61,4 відсотка. (див рис. 2.1). [55].

Загалом за підсумками 9 місяців 2020 року 14-ма вітчизняними

авіакомпаніями перевезено 3770,8 тис. пас., що на 64,6 відсотка менше, ніж було перевезено за аналогічний період минулого року. При цьому доля чотирьох найбільших пасажирських авіакомпаній, якими на сьогодні є «Міжнародні авіалінії України», «Скайап», «Азур Ейр Україна» та «Роза вітрів», склала 98 відсотків [55].

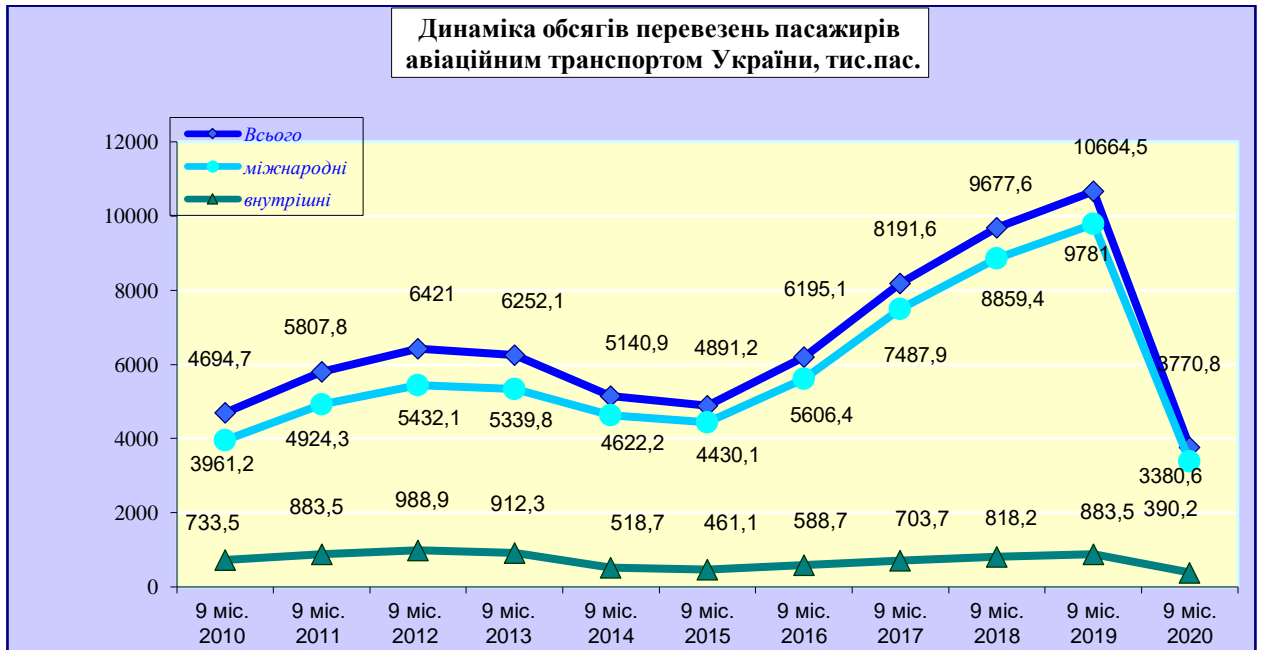


Рис. 2.1. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України у 2010 – 2020 роках [55]

Шляхи та заходи щодо відновлення виробничих показників діяльності авіаційних підприємств на національному рівні доцільно розкрити більш детально в окремому дослідженні після отримання річних звітних показників та ґрунтовного аналізу статистичних даних.

З розвитком галузі необхідно приділяти особливу увагу й безпеці авіації, оскільки з обсягом повітряних перевезень збільшуються ризики настання авіаційних подій. Статистичні дані щодо авіаційних подій та серйозних інцидентів за видами польотів за період 2010 – 2018 років свідчить про позитивну динаміку, проте ситуація потребує подальшого покращення (див рис. 2.2).

Коефіцієнти аварійності за роками (2014 - 2019р.)
(при виконанні регулярних комерційних, нерегулярних комерційних та некомерційних польотів)

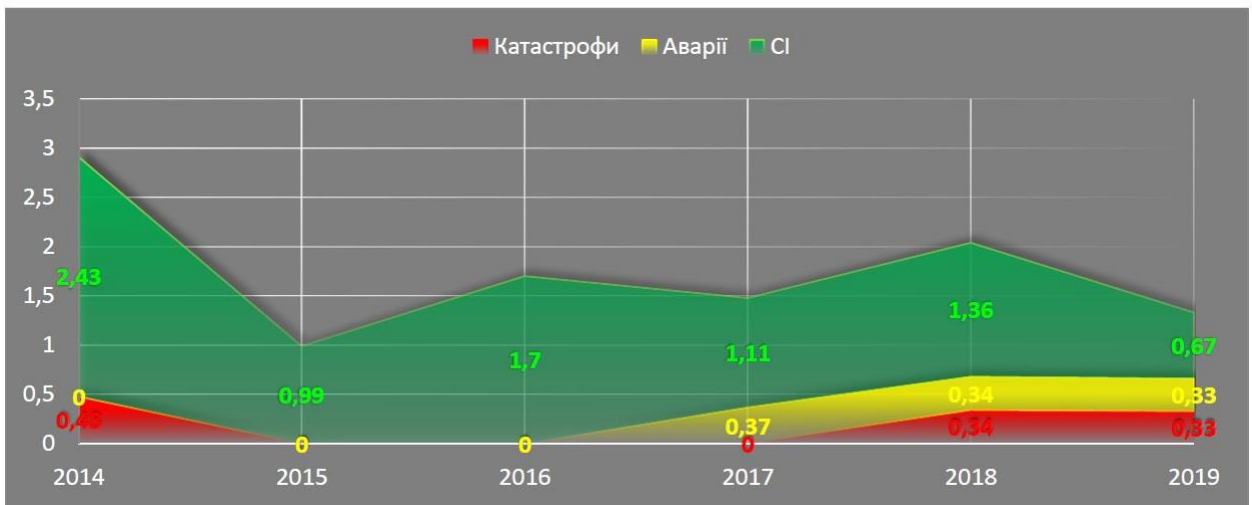


Рис. 2.2. Коефіцієнти аварійності за 2014 – 2019 роки [55]

Динаміка зростання повітряних перевезень та послуг з наземного обслуговування породжує певні проблеми, які постають перед галуззю, частина з яких має довгостроковий характер та не вирішена на державному рівні до цього часу, а інша частина зумовлена саме стрімким розвитком ринку. В рамках дослідження доцільно виділити основні наявні проблеми в авіаційній галузі.

Поряд з очікуваними позитивними наслідками підписання Україною Угоди про САП з ЄС, існує ризик надзвичайного загострення конкуренції між авіакомпаніями, яка набуде міжнародного характеру і негативно вплине на розвиток вітчизняних авіаперевізників [26]. Зняття обмежень для авіакомпаній, які мають призначення на маршрут, за частотами та географією польотів (які зараз встановлюються двосторонніми міжурядовими угодами), створить ситуацію, коли європейські авіакомпанії зможуть виконувати необмежену кількість рейсів в Україну, проте вільних частот для виділення українським перевізникам в Європі немає [13]. Тобто Угода надає однакові

права всім авіакомпаніям, проте можливості скористатися цими правами у європейських і українських авіакомпаній будуть різними. За таких умов жодна з українських авіакомпаній не спроможна буде одразу на рівних конкурувати з провідними міжнародними авіакомпаніями.

Вимоги євроінтеграції диктують необхідність забезпечення єдності технічної бази та технологій, що застосовуються на ринку авіаперевезень. Більшості українських авіаперевізників необхідні час та інвестиції для виконання вимог відповідності європейським нормам і стандартам, тоді як європейські компанії увійдуть на ринок одразу [25]. Фінансовий стан більшості вітчизняних авіаперевізників не дозволяє швидко оновити власний парк літаків.

Позитивні наслідки лібералізації ринку перевезень стримуються монополізованими аеропортовою інфраструктурою і наземним обслуговуванням в Україні. В аеропорті «Бориспіль», наприклад, існують прояви монополізму в енергопостачанні, в обслуговуванні літаків на пероні і в терміналах, охороні об'єктів, в рекламі.

Ринок хендлінгових послуг в Україні представлений декількома сильними компаніями, які намагаються будь-що позбутися інших гравців. Хендлінгові компанії пропонують для авіакомпаній весь комплекс послуг, виступаючи при цьому як єдиний оператор всіх підприємств, що працюють в аеропорту і включають: для повітряних суден - наземне обслуговування в аеропортах (заправка літака паливом, водою, завантаження бортового харчування, поставка в ангар, прибирання салону і т.д.); для пасажирів – паспортний і митний контроль, реєстрація і т.д. Агенти, що пропонують хендлінгові послуги, здійснюють контроль і координацію всіх етапів обслуговування літака і пасажирів [50].

У деяких українських аеропортах рівень рентабельності певних аеропортових послуг сягає сотні відсотків. Через відсутність прозорих правил доступу на цей ринок кількість провайдерів таких послуг обмежена, що

призводить до необґрунтованого збільшення цін на них, а відтак і до подорожчання авіаперевезень [74].

Монополізм в сфері поставок послуг для авіакомпаній обумовлює їхню високу ціну, тоді як в основі нормального функціонування низькобюджетних авіакомпаній, їхньої можливості встановлювати низькі тарифи є, насамперед, низький рівень витрат при забезпеченні високого рівня безпеки та належного технічного обслуговування [23].

Втім Бондар О.В. зазначає, що здорова конкуренція – це головна запорука розвитку. Вже і сьогодні на нашому ринку присутні іноземні бюджетні й класичні перевізники, анонсується прихід нових лоукостів. Отже, монопольний ринок в авіації – це міф. Насправді українська авіаційна галузь вже давно знаходиться в жорсткій конкуренції зі своїми сусідами [7].

Досить закритим в Україні є ринок авіаційного пального, на якому працюють не більше 10 компаній, а враховуючи, що на відміну від ЄС з пального, яке реалізується для цивільної авіації, збирається акцизний збір, авіапальне в Україні є в півтора разу дорожчим, ніж в країнах Євросоюзу [3].

Як зазначає Малиш Н.А., нині галузь транспорту не задовольняє потреби національної економіки та населення в перевезеннях у цілому та у сфері туризму зокрема. Рівень безпеки, показники ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище не відповідають нинішнім реальним вимогам, що деякою мірою стосується і галузі цивільної авіації. Втім, визначено, що найбільш сильний прямий зв'язок простежується між пасажиропотоком в авіаційній галузі та кількістю громадян України, які виїжджали за кордон [39].

Проведений аналіз засвідчує недостатню ефективність державного регулювання національного ринку авіаційних перевезень, оскільки цьому ринку притаманні такі риси, як монополізм, нестабільність, низька конкурентоспроможність, відсутність внутрішнього потенціалу для розвитку

основних його учасників – національних авіакомпаній. Як наслідок, на сьогодні український авіаційний ринок, включаючи як вітчизняні авіакомпанії, так і аеропорти, ще не в повній мірі готовий до роботи в умовах «відкритого неба».

Підбиваючи підсумок, констатуємо, що у сучасних умовах глобалізації основних процесів суспільної та економічної життєдіяльності людства можливість швидкого пересування людей та вантажів на далекі відстані в різні, включаючи найбільш важкодоступні, місця світу робить ринок авіаційних перевезень одним з найперспективніших та найдинамічніших транспортних ринків. [35].

В Україні потенціал розвитку ринку авіаційних перевезень є надзвичайно високим. Це обумовлено наявністю великої території (друга в Європі після РФ), стрімкою урбанізацією, значною кількістю великих міст, а також вигідним географічним розташуванням України на перехресті транзитних шляхів між Сходом та Заходом. Використання цього потенціалу збільшуватиметься в умовах відновлення економічного зростання, а також поступового підвищення платоспроможного попиту населення, його запитів на авіаперельоти у справах бізнесу та туризму.

Як справедливо зазначає Малиш Н.А., співробітництво між Україною й Європейським Союзом має сприяти реструктуризації та оновленню транспортного сектору України, зокрема й авіаційного, й поступовій гармонізації чинних стандартів і політики з існуючими в ЄС; спрямовуватися на покращення руху пасажирів і вантажів, зростання плинності перевезень між Україною, ЄС і третіми країнами за рахунок усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод [40, 41].

2.2. Розвиток системи державного управління в авіаційній галузі

Розвитку авіаційних перевезень та інфраструктури з боку держави приділено значну увагу. Вказане знайшло своє відображення у Програмі

діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 29 вересня 2019 р. № 849, схваленою постановою Верховної Ради України від 4 жовтня 2019 року № 188-ІХ. Поставлене перед державою завдання сформульовано лаконічно - «Ціль 8.4. Українці частіше і дешевше користуються авіатранспортом» [60, 70].

Урядом фактично констатовано, що на даний час існує необхідність у забезпеченні ефективно працюючого, доступного та безпечного ринку надання авіаційних послуг. Стимулюючим фактором у цій сфері повинна бути розвинена мережа якісних аеропортів, в розвиток якої необхідно інвестувати (в тому числі разом з бізнесом на умовах концесії).

Завданням держави визначено забезпечення громадян та бізнес зручними, доступними та безпечними послугами авіаційного транспорту, з цією метою задекларовано модернізацію регіональних аеропортів, запровадження нових внутрішніх та міжнародних рейсів, спрощення доступу на ринок послуг з наземного обслуговування тощо.

Задекларовано, що окрема увага буде приділена питанням безпеки. Для цього систему державного регулювання в авіаційній галузі буде приведено у відповідність з високими міжнародними стандартами. Буде реалізовано Державну програму з безпеки польотів, відкрито представництво в ІСАО та забезпечено членство в ЕАSА. Внаслідок цього має зрости кількість суб'єктів авіаційної діяльності, сертифікованих за вимогами авіаційних правил, що відповідають нормам ЄС, до 75% (існуючий рівень – 25%), що сприятиме розвитку конкуренції. Розвиток пасажирської авіації в Україні сприятиме підвищенню мобільності населення та позитивно вплине на продуктивність праці [70].

Досягнення таких цілей безперервно пов'язане з проблемами державного управління у галузі цивільної авіації, їх чіткому визначенні, пошуку шляхів подолання та практичній реалізації, направленій на кінцевий результат, що знайде своє відображення як у економічних показниках,

суспільному сприйнятті, так і у забезпеченні міжнародних стандартів безпеки польотів з боку держави.

Прагнення держави до розвитку галузі відображено й у інших нормативно-правових актах, зокрема у постанові Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 р. № 126 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року», розпорядженні Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» та інших [48, 63, 64, 72, 73].

На думку Бондара О.В., «на сьогодні у держави немає ефективної стратегії розвитку авіаційної галузі. Останнім часом створено кілька «програмних документів», які націлені на визначення державної політики у цій сфері: «Концепція розвитку аеропортів», «Стратегічний план розвитку авіації»... Проте всі ці документи не дають відповіді на основні проблеми галузі.» [7].

На думку Б. Долинце, серед основних викликів, що стоять перед державним управлінням - створення робочих місць в галузі авіаційних перевезень, оновлення флоту повітряних суден українських авіакомпаній, підписання Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС, здешевлення авіаперевезень, розвиток інфраструктури регіональних аеропортів та інші [22].

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р затверджено Транспортну стратегію України на період до 2020 року, частиною якої стали принципи, напрями та пріоритети розвитку авіаційного транспорту. Ключовим напрямом щодо авіаційного транспорту беззаперечно є інтеграція цивільної авіації до Спільного авіаційного простору з Європейським Союзом (ЄС) [28]. Нагальним питанням є своєчасне внесення змін до чинної Транспортної стратегії України в частині авіаційного транспорту, з урахуванням, зокрема, реального стану справ та перебігу подій у державі та в усьому світі.

Крім того, наказом Мінінфраструктури від 15 січня 2014 року № 18 затверджено Галузеву програму з безпеки польотів на 2014 - 2016 роки, метою якої є гарантування безпечного виконання авіаційних перевезень та робіт повітряним транспортом України [44]. При цьому, починаючи з 2017 року відсутній документ, який би визначав пріоритетні цілі та завдання у подальшому забезпеченні безпеки польотів на державному рівні. Прийняття такого документа, на нашу думку, мало б відбутися шляхом розроблення і впровадження Кабінетом Міністрів України Державної програми з безпеки польотів, що узгоджується з стандартами ІСАО.

З метою вирішення актуальних питань розвитку аеропортів, реконструкції та розбудови аеропортової інфраструктури, задоволення потреб національної економіки і населення в авіаційних перевезеннях та підвищення конкурентоспроможності авіаційної галузі України Міністерством інфраструктури України розроблено Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, яка затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2013 року № 944 [63, 64].

Угода про Спільний авіаційний простір (САП) була парафрована 28 листопада 2013 року у Вільнюсі (Литовська Республіка). Наразі причиною відтермінування підписання Угоди про САП є відсутність консенсусу між Іспанією та Великою Британією в контексті застосування Угоди до аеропорту Гібралтар. Українська сторона вживає всіх можливих заходів щодо прискорення підписання Угоди про САП.

Метою укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір є гармонізація законодавства в галузі цивільної авіації, сприяння промислового співробітництва та поступова лібералізація ринків. Укладання Угоди передбачає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС, що сприятиме ефективнішому використанню ринку авіаперевезень та покращенню якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України,

інтегруванню України до Європейських авіаційних структур та зміцненню авторитету країни як авіаційної європейської держави.

У рамках положень Угоди про САП Державіаслужба за участю фахівців Міністерства інфраструктури України розпочала роботу з розроблення нормативно-правових актів, аналогів 101-го акта авіаційного законодавства ЄС, вимоги та стандарти яких підлягають імплементації в національне законодавство України. Докладний перелік таких вимог міститься у Додатку I до Угоди про САП [27].

Важливо враховувати міжнародні аспекти цивільної авіації. Так, з 1992 року здійснювалася робота, яка сприяла повноцінному входженню України у міжнародну авіатранспортну спільноту та виходу українських авіаперевізників на міжнародні ринки повітряних перевезень [16]. Для цього забезпечено набуття членства у таких міжнародних авіаційних організаціях:

Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО), повне членство з 09 вересня 1992 року;

Європейська конференція цивільної авіації (ЕСАС), повне членство з 15 грудня 1999 року;

Європейська організація з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ), повне членство з 01 травня 2004 року.

Наразі Україна має широкі міжнародні зобов'язання за 39 міжнародними договорами у рамках міжнародного повітряного права (з них 28 під егідою ІСАО, 1 під егідою ЕСАС та 7 під егідою ЄВРОКОНТРОЛЮ), 69 двосторонніми міжурядовими угодами про повітряне сполучення, Угодою між Україною та ЄС про певні аспекти повітряного сполучення («горизонтальна угода») та іншими міжнародними договорами України, включаючи Додаток у сфері авіаційного транспорту до ГАТТ/СОТ, в рамках розвитку регіонального співробітництва у межах Європейського регіону, СНД та країн Чорноморсько-Кавказького регіону [50].

Майбутній розвиток ринку авіаційних перевезень в Україні значною мірою залежатиме від ефективності державного регулювання, правовою основою якого є Повітряний кодекс України, закони України «Про природні монополії», «Про транспорт», «Про ліцензування видів господарської діяльності» та ін. [48]. Важливою складовою державної політики також є удосконалення нормативно-правової бази в частині приведення її у відповідність із сучасними міжнародними вимогами, що формуються з боку ЄС, Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС), Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ).

Нещодавні події, як безпосередньо в цивільній авіації (катастрофа Боїнга 777 Малайзійських авіаліній), так і в політиці (анексія Криму Російською Федерацією), сприяли загостренню негативних тенденцій. Не працюють аеропорти Донецька, Луганська, аеропорти Криму опинилися поза межами фактичного контролю з боку України [44].

Незважаючи на викладене, потенціал розвитку в Україні ринку авіаційних перевезень є надзвичайно високим. Вочевидь, можливість використання цього потенціалу збільшуватиметься в умовах політичної стабілізації, економічного зростання, а також поступового підвищення платоспроможності населення, його потреб на авіаперельоти у справах бізнесу та туризму [34]. Україна впевнено крокує шляхом лібералізації авіаційних перевезень, намагаючись розширити географію повітряних сполучень. Попри те, що підписання Угоди про САП затримується, реформування сектору й далі триватиме відповідно до принципів та умов, визначених цією Угодою. Таким чином, Україна матиме змогу прискорити процес завершення першого етапу Угоди про САП, отримуючи реальні переваги від докладених зусиль. У міжнародних аеропортах «Львів» та «Одеса» розпочався експеримент із запровадження принципів режиму «відкритого неба», але, на жаль, нині немає

суттєвих результатів його дії, оскільки зняття існуючих обмежень щодо повітряного сполучення між країнами є довготривалим процесом [38].

14 липня 2015 року підписано Угоду про «відкрите небо» між Україною та США, що замінює чинну Угоду між Урядами України та США про повітряний транспорт від 5 червня 2000 року. Нова Угода передбачає зняття обмежень щодо кількості авіаперевізників з кожної сторони, рейсів і географії польотів. Угода про «відкрите небо» базується на засадах справедливої конкуренції та вільного встановлення тарифів, залежно від комерційної ситуації на ринку з мінімальним втручанням з боку регулятора. Угоду ратифіковано Верховною Радою України 4 листопада 2015 року.

Укладення зазначеної Угоди стало можливим, зокрема, завдяки отриманню Україною 19 вересня 2013 року 1 категорії FAA (ФАА – Федеральної Авіаційної Адміністрації США). На підставі аудиту FAA було встановлено, що Україна відповідає всім нормам Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) [57].

Саме тому, важливо визначити проблемні питання, які потребують вирішення у середньостроковій перспективі, щоб зберегти існуючий потенціал авіаційного транспорту у важкі часи, сприяючи інтеграційним процесам, що відбуваються. До таких проблем можна віднести, зокрема:

розрізненість чинних стратегічних документів щодо розвитку галузі цивільної авіації; необхідність приведення основного авіаційного законодавства України у відповідність із міжнародним законодавством;

необхідність удосконалення моделі державного управління у галузі цивільної авіації з чітким розмежуванням функцій та повноважень;

необхідність створення рівних та прозорих умов для функціонування ринків авіаційних перевезень, наземного обслуговування та інших супутніх ринків, що функціонують в цивільній авіації, з метою розвитку конкуренції та якості послуг;

часта зміна керівництва підприємств галузі, що не дає змоги реалізовувати стратегічні завдання, підвищувати ефективність діяльності підприємств;

неефективне управління державним майном, зокрема аеропортів; повільне запровадження сучасних методів забезпечення та нагляду за безпекою польотів;

слабка зовнішня політика України щодо просування авіаційної техніки власного виробництва на зовнішні ринки;

повільне переорієнтування авіаційної промисловості на сучасні світові стандарти як суто технічні, так і стосовно подальшого підтримання в належному стані авіаційної техніки, що перебуває в експлуатації;

відсутність механізмів для реалізації державно-приватного партнерства; непрозорість діяльності державних органів для зацікавлених підприємств та громадськості;

недостатня інституційна спроможність органів державного регулювання галузі цивільної авіації.

Стратегічні плани держави мають ставити на меті впровадження загальнодержавної політики реформ та застосування принципів доброго врядування, включаючи розвиток інституційної спроможності та електронного врядування, боротьбу з корупцією та прозорість [49].

Стратегія розвитку авіаційного транспорту України повинна враховувати інтеграційні аспекти Угоди про САП та зберігати досягнуті здобутки, досвід і потенціал як матеріального та нематеріального характеру в галузі цивільної авіації. Враховуючи зазначене, стратегічними цілями розвитку авіаційного транспорту в Україні мають бути:

- розвиток інфраструктури авіаційного транспорту - реалізація Державної цільової програми розвитку аеропортів до 2023 року та інших інфраструктурних проектів;

- забезпечення населення доступними, якісними та безпечними послугами з повітряних перевезень - збільшення обсягу перевезень пасажирів і вантажів, у тому числі й транзитних; максимальна лібералізація ринку авіаційних перевезень; створення умов для розвитку конкуренції, запровадження регулювання тарифів природних монополій галузі, зокрема стосовно аеронавігаційного обслуговування та аеропортових зборів;
- посилення міжнародної діяльності України у галузі цивільної авіації - забезпечення активної участі України у міжнародних організаціях цивільної авіації;
- реформування системи управління галузі цивільної авіації - створення ефективної структури управління галуззю, яка відповідатиме сучасним викликам;
- запровадження сучасних підходів щодо здійснення нагляду за безпекою польотів та забезпечення авіаційної безпеки;
- забезпечення доступності інформації щодо діяльності державних органів для підприємств авіаційної галузі та громадськості.

В той же час слід відмітити, що з метою удосконалення механізмів державного регулювання стосовно сертифікації, страхування, державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації Державіаслужбою підготовлено низку проектів регуляторних актів, які сприятимуть підвищенню технічного стану повітряних суден, аеродромів та аеропортів, рівня обслуговування користувачів суб'єктами наземних служб в аеропортах, розвитку авіаційного сполучення в Україні та підвищенню привабливості ринку авіаційних перевезень [58].

2.3. Організаційне забезпечення державного управління в галузі цивільної авіації

За Законом України «Про транспорт» у нашій країні транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. При цьому,

законодавець завжди відзначає, що транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, відповідає за її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки й потреби у перевезеннях, сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному й економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України [15].

Із розбудовою незалежності в Україні постала нагальна потреба в перебудові, удосконаленні, створенні органів державного управління відповідними сферами суспільного життя з новими принципами діяльності. Радянська система функціонування органів державної влади мала, здебільшого, характер одноосібного управління, у деяких випадках його наслідками стало порушення прав і свобод громадян. Ця система, на нашу думку, не була ефективною також в управлінні цивільною авіацією.

У 1998 році уперше в незалежній Україні розпочато докорінну перебудову структури, організаційної побудови та повноважень органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, державної служби, адміністративно-територіального устрою держави, яка досі триває. Як зазначає Столбовий В.М., це передбачає зміну принципів організації діяльності органів виконавчої влади з командно-адміністративних, сказати б, тоталітарних, – на принцип пріоритету прав і свобод людини та громадянина, тобто паритетності між державою та громадянами. Такий факт, на думку автора, відіграє важливу роль у наданні державою громадянам права контролювати дії або бездіяльність того чи іншого органу державної влади, а також органу місцевого самоврядування, їх посадових осіб [76].

Органи управління цивільною авіацією в Україні у вищевказаних процесах займають особливе місце з огляду на функції, повноваження та відповідальність посадових осіб цих органів.

Державне управління в авіаційній галузі здійснюється на всіх рівнях влади, зокрема Верховна Рада України визначає основні напрями державної

політики діяльності авіації, законодавчі основи її реалізації. Загальне державне регулювання діяльності авіації та використання повітряного простору України здійснює Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень. Президент України і Кабінет Міністрів України забезпечують реалізацію державної політики розвитку авіації України згідно з Конституцією і законами України.

Суб'єктів державного управління виконавчої гілки влади в авіаційній галузі в залежності від рівнів управління можна поділити:

- на вищому рівні державного управління — Кабінет Міністрів України;
- на центральному рівні державного управління - органи виконавчої влади, основними повноваженнями яких є управлінська діяльність в авіаційній галузі;
- на нижчому рівні - інші суб'єкти державного управління в авіаційній галузі [1].

Відповідно до підпункту 5 статті 4 Повітряного кодексу України державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюють у межах повноважень:

центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту – Міністерство інфраструктури України

центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації (уповноважений орган з питань цивільної авіації) – Державна авіаційна служба України [59].

Розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України та іноземними цивільними повітряними суднами, фактів порушення порядку використання повітряного простору України покладається на спеціалізовану експертну установу з розслідування

авіаційних подій - Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами [61].

Мінінфраструктури України є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Міністерство є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у сфері авіаційного транспорту [17].

Функції та завдання Мінінфраструктури в галузі цивільної авіації визначені постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460 «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України» [62]. Основними завданнями Міністерства є:

- формування та забезпечення реалізації державної політики в галузі авіаційного транспорту та використання повітряного простору;

- забезпечення у межах своїх повноважень проведення єдиної економічної, тарифної та науково-технічної політики в галузі авіаційного транспорту та використання повітряного простору;

- розвиток ринку авіаперевезень;

- розвиток міжнародного аеропорту «Бориспіль» в якості майбутнього аеропорту-хабу;

- розвиток транзитного потенціалу України;

- лібералізації ринку авіаперевезень та підписання Спільного авіаційного простору;

- виконання відповідно до законодавства функцій координації і контролю діяльності підприємств авіаційної галузі, що належать до сфери управління Міністерства [56].

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту (Мінінфраструктури), визначає пріоритетні напрями та здійснює заходи щодо формування державної

політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України і забезпечує нормативно-правове регулювання.

Окрім того, Міністерство інфраструктури координує і контролює діяльність 17 підприємств авіаційної галузі, основними з яких є:

- Державне підприємство обслуговування повітряного руху України;
- Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»»;
- Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Львів»»;
- Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Украеропроект» [56].

Реалізацію державної політики у сфері використання повітряного простору України на підставі спільних рішень забезпечують уповноважений орган з питань цивільної авіації та Міністерство оборони України [65].

Ілюстративно систему державного у правління в авіаційній галузі можна відобразити наступним чином (див. рис. 2.3). Певні функції, зокрема взаємодію з міжнародними організаціями, виконують й інші міністерства та відомства, наприклад Міністерство закордонних справ [68].

Відповідно до статті 5 Повітряного кодексу України державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації здійснюється за такими напрямками:

- здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;
- створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання авіаційних робіт та польотів авіації загального призначення;
- організація використання повітряного простору України;
- представництво України в міжнародних організаціях цивільної авіації та у міжнародних відносинах з питань цивільної авіації [59].



Рис. 2.3. Система державного управління в авіаційній галузі

Зазначені напрями реалізуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації (Державною авіаційною службою України) шляхом:

- 1) розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України;
- 2) сертифікації суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності;
- 3) ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом та надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам;
- 4) здійснення постійного нагляду та інспектування дотримання встановлених законодавством, у т. ч. авіаційними правилами України, вимог [59].

Варто зазначити, що основним органом державного управління цивільною авіацією, на розгляді організації діяльності якого необхідно зосередити увагу, є Державна авіаційна служба України. Цивільна авіація в Україні, як і будь-яка інша сфера державного життя, потребує належного

управління. Безпосереднім органом державної влади, що його здійснює, є Державіаслужба України. Нормативне регулювання її діяльності здійснюється відповідно до Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 р. № 520.

Положення визначає правовий статус служби, її основні завдання, повноваження посадових осіб та взаємодію з іншими органами державної влади, підприємствами, установами, організаціями.

Відповідно до нього Державіаслужба України є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації [69].

Державна авіаційна служба України входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики у сфері цивільної авіації. Основними її завданнями є:

- 1) реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України;
- 2) внесення пропозицій Міністрові інфраструктури щодо забезпечення формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України;
- 3) організація використання повітряного простору України;
- 4) здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації, нагляду за забезпеченням аеронавігаційного обслуговування [69].

Повноваження Державіаслужби України можна розподілити за кількома критеріями:

- 1) здійснення контролю та нагляду за додержанням суб'єктами авіаційної діяльності вимог нормативно-правових актів;

2) розроблення та впровадження відповідних нормативів і стандартів у галузі цивільної авіації;

3) надання адміністративних послуг у галузі цивільної авіації [76].

У межах дослідження неможливо детально розглянути повноваження Державіаслужби України, але необхідно зазначити, що вони певною мірою дублюють повноваження Мінінфраструктури України щодо управління цивільною авіацією, що, на нашу думку, свідчить про зайвий контроль з боку міністерства. Незважаючи на те, що перелік повноважень Державної авіаційної служби налічує понад триста позицій – лише одним пунктом передбачено організацію та контроль здійснення медичної сертифікації авіаційного персоналу. На думку Висоцької Т.Є., це є неприпустимим на сьогодні, оскільки стан здоров'я авіаційного персоналу безпосередньо впливає на безпеку польотів. Роль і місце медичної служби цивільної авіації знаходиться на неналежному рівні й потребує якнайшвидшого вдосконалення [11, 12].

Відповідно до організаційної структури Державної авіаційної служби України, вона має такі складові елементи, як: управління, відділи та сектори.

Відповідно до постанов Кабінету Міністрів України від 05 квітня 2014 р. № 85 «Деякі питання затвердження граничної чисельності працівників апарату та територіальних органів центральних органів виконавчої влади, інших державних органів», від 26 вересня 2007 р. № 1172 «Про введення посад державних інспекторів з авіаційного нагляду у Державній авіаційній службі та умови оплати їх праці» становить 439 штатних одиниць, з яких розподілено 435 одиниці: державних службовців - 134 (категорія А-4, категорія Б-46, категорія В-84), державних інспекторів – 294, посади які виконують функції з обслуговування -5, водії 2 [55, 66, 67].

При цьому, основні функції з державного нагляду та контролю за забезпеченням безпеки авіації згідно статті 16 Повітряного кодексу України здійснюють державні інспектори та особи, уповноважені на проведення

перевірок, на підставі службового посвідчення та спеціального завдання на проведення перевірки та наділені наступними повноваженнями:

1) доступу до всіх приміщень і об'єктів, що стосуються мети перевірки, підприємства, організації чи установи, в яких проводиться перевірка;

2) проводити перевірку будь-якого повітряного судна, аеропорту, аеродрому чи обладнання, діяльності служб та організацій, що перебувають у межах аеродрому, аеропорту або використовуються для провадження діяльності у сфері цивільної авіації;

3) доступу до матеріалів, документів і будь-якої іншої інформації, необхідної для проведення перевірки, а також знімати з матеріалів і документів копії, крім копій з інформації, що є конфіденційною або має статус комерційної таємниці згідно із законом;

4) вчиняти контрольні-вимірювальні дії, перевіряти повітряні судна чи обладнання, що використовуються для провадження авіаційної діяльності;

5) на підставі письмового рішення (звіту про перевірку) не допускати до подальшої експлуатації будь-яке повітряне судно, технічний стан якого є незадовільним або не відповідає встановленим вимогам, а також під час користування повітряним судном особами без відповідних повноважень;

6) не допускати до подальшої експлуатації або отримання на зберігання обладнання у незадовільному технічному стані, призначене для провадження авіаційної діяльності, чи обладнання, що використовується особами без відповідних повноважень;

7) перебувати на борту повітряного судна під час виконання польотів згідно із завданням на перевірку та за умови внесення до завдання на політ;

8) складати протоколи та розглядати справи про адміністративні правопорушення і застосовувати фінансові санкції [59].

Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, зобов'язані проводити перевірки, здійснювати сертифікацію, державний нагляд і контроль з додержанням законодавства, у тому числі авіаційних

правил України, та несуть персональну відповідальність за об'єктивність і неупередженість результатів перевірки.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації може проводити перевірки та здійснювати нагляд спільно з іншими державними органами.

Таким чином, слід наголосити, що штатна чисельність Державної авіаційної служби України, на наше переконання, потребує якнайшвидшого збільшення, що дасть можливість більш ефективно контролювати стан цивільної авіації в Україні, оскільки розвиток ринку, ріст об'ємів авіаційних перевезень та необхідність належного проведення державного нагляду при їх здійсненні прямо впливає на безпеку авіаційних перевезень.

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 1999 р. №1281 «Про створення об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України» безпосереднє управління повітряним рухом забезпечує Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Украерорух) у складі підрозділів:

- Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху (Украероцентр), що є головним оперативним підрозділом системи; положення про Украероцентр затверджується Мінтрансом, Міноборони та Державним підприємством обслуговування повітряного руху України;

- регіональні структурні підрозділи, до складу яких входять районні та допоміжні районні центри обслуговування повітряного руху;

- служба аеронавігаційної інформації;

- центр підвищення кваліфікації;

- лікарсько-льотна сертифікаційна комісія (ЛЛСК) [65].

Основна місія Державного підприємства обслуговування повітряного руху України полягає у забезпеченні якісного та безпечного аеронавігаційного обслуговування у повітряному просторі України та у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху

міжнародними договорами покладена на Україну, з урахуванням наявних та очікуваних потреб користувачів повітряного простору та умов діяльності на ринку послуг авіаційного транспорту в Україні та в Європейському регіоні [5].

Украерорух є основою національної аеронавігаційної системи та Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України (ОЦВС). Основними завдання Украероруху як суб'єкта державного управління в авіаційній галузі є:

організація повітряного руху: обслуговування повітряного руху, організація і менеджмент повітряного простору й організація потоків повітряного руху в повітряному просторі ОПР України;

організація радіотехнічного й електротехнічного забезпечення обслуговування повітряного руху та виконання польотів;

забезпечення діяльності та розвитку підрозділів Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху;

організація аварійного сповіщення й участь у проведенні пошуково-рятувальних робіт;

надання аеронавігаційної інформації користувачам повітряного простору;

модернізація і розвиток аеронавігаційної системи України;

організація, забезпечення і проведення підготовки і перепідготовки фахівців підприємства;

соціальний розвиток колективу підприємства і соціальний захист його працівників.

Висновки до розділу 2

1. У цілому можна стверджувати, що в Україні проводиться значна робота щодо підвищення ефективності механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень з метою приведення його у відповідність до європейських норм якості, безпеки перевезень, технічних стандартів,

забезпечення рівних умов доступу на ринок для всіх суб'єктів господарської діяльності. Удосконалюються механізми ліцензування діяльності на ринку авіаційних перевезень, сертифікації об'єктів та суб'єктів авіаційного ринку, страхування послуг, поступово запроваджуються європейські правила поведінки суб'єктів господарювання на ринку послуг в галузі цивільної авіації. Проте залишається відкритим питання готовності України до інтеграції з європейським ринком авіаційних послуг та до роботи в умовах «відкритого неба».

2. На сьогодні актуальним питанням залишається розгляд суб'єктів владних повноважень в цивільній авіації як системного утворення, що у свою чергу потребує цілеспрямованого наукового супроводження. Аналіз системи державного управління свідчить, що повноваження органів державного управління цивільною авіацією в Україні подекуди дублюються, що негативно впливає на процеси управління.

3. Державна авіаційна служба України є основним органом державного управління цивільною авіацією, яка забезпечує нормативно-правове та технічне регулювання галузі, здійснює комплексні заходи щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки. Втім, штатна чисельність працівників служби, зокрема державних інспекторів з авіаційного нагляду, на нашу думку, не відповідає об'єму повітряних перевезень та не здатна забезпечити виконання покладених функцій та завдань з державного нагляду та контролю.

РОЗДІЛ 3. ОСНОВНІ ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

3.1. Шляхи удосконалення правового забезпечення у авіаційній галузі

У зв'язку з недостатнім розвитком нормативно-правового забезпечення функціонування і розвитку галузі та низького обсягу інвестицій прогресивним є збільшення зношеності технічних засобів, що негативно впливає на безпечність руху та забезпечення належного стану навколишнього середовища. Ці фактори в умовах жорсткої конкуренції, що стане наслідком активізації інтеграційних процесів, призведуть до витіснення українських перевізників не тільки з європейського, а й з національного ринку транспортних послуг, що створить реальну загрозу економічній безпеці держави, а тому потребує пошуку шляхів вирішення наявних проблем.

В рамках правового забезпечення реалізації напрямів інтеграції авіаційної мережі до ЄС необхідно виконання наступних кроків:

- 1 етап – імплементація Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, що передбачає активізацію процесів зближення та взаємозв'язку національних господарств та відповідних механізмів регулювання економічних, соціальних та політичних відносин країн;
- 2 етап – формування робочих груп з посадових осіб та підрозділів на всіх рівнях управління державою з метою забезпечення реалізації стратегії інтеграції транспортної політики України з транспортною політикою ЄС за рахунок встановлення прямих контактів між міністерствами, експертними комісіями та робочими групами різних держав;
- 3 етап – створення механізмів приведення проєктів нормативно-правових актів України відповідно до норм ЄС;
- 4 етап – приведення загальних стандартів функціонування авіаційної мережі України до єдиних стандартів ЄС.

У проекті Угоди про САП вже є перелік нормативних документів авіаційної галузі, які повинна імплементувати Україна. На нашу думку, серед питань, що потребують найскорішого врегулювання – перегляд методики тарифоутворення на аеропортові послуги, прийняття нових правил повітряних перевезень, запровадження регулювання діяльності дистрибутивних систем. Треба спростити порядок надання в оренду приміщень аеропортів для здійснення неавіаційної діяльності. Це лише перші кроки, щоб збалансувати галузь та закласти основу для її сталого розвитку. В цьому зацікавлені як власне український ринок, так і іноземні авіакомпанії, які приходять на нього.

Традиційно аеропорти – природні монополісти на ринку наземного обслуговування. На них же покладається адміністративна функція з регулювання і координування доступу інших провайдерів послуг і авіакомпаній до наземного обслуговування. Таке поєднання функцій управління інфраструктурою (тобто фактично допуску на ринок) та діяльності на цьому ринку створює передумови для зловживань з боку аеропортів своїм становищем і, природно, має бути об'єктом постійної уваги з боку Антимонопольного комітету.

Рішення проблеми – у розробці правил допуску на ринок наземного обслуговування, в яких будуть передбачені основні засади та механізми його регулювання. Зокрема, має бути передбачена умова юридичного «анбандлінгу» (розподілу) діяльності аеропортів на управління інфраструктурою та наземне обслуговування. За приклад тут може слугувати Директива ЄС 96/97, яка регламентує питання доступу до ринку послуг з наземного обслуговування, або аналогічні норми, що вже впроваджені в сфері енергетики (Третій енергопакет). Ступінь такого відокремлення має залежати від обсягу пасажиропотоку, що його генерує аеропорт.

Взагалі сьогодні поширена концепція, за якою аеропорт усю немонополістичну авіаційну діяльність повинен передати незалежним провайдерам, залишивши за собою надання суто інфраструктурних

аеропортових послуг, що, як правило, перебувають у стані природної монополії, та неавіаційну діяльність – управління площами терміналу, їх надання для організації неавіаційних бізнесів (ресторани, д'юті фрі, супутні послуги) [6].

Крім того, потребують удосконалення, в частині правового забезпечення державного управління в авіаційній галузі встановлення порядку та механізму забезпечення належної взаємодії між суб'єктами публічного управління в авіаційній галузі з метою комплексного досягнення поставлених цілей і завдань шляхом укладення відповідних меморандумів між державними органами, спільних наказів тощо.

В частині глобального рівня управління в авіаційній галузі, доцільно прийняти рішення про вихід України з міжнародних організацій, діяльність яких є неактуальною з огляду на сучасний стан авіаційної галузі, з подальшою денонсацією міжнародних договорів, укладених у рамках таких організацій (СНД, Міждержавний авіаційний комітет та інші). Це зумовлено необхідністю переорієнтації зовнішніх ринків, певною гнучкістю при здійсненні державного управління, оскільки з огляду на положення Закону України «Про міжнародні договори» чинні міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства і застосовуються у порядку, передбаченому для норм національного законодавства. При цьому, якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору.

Слід зазначити, що станом на 2019 рік в авіаційній галузі наявна певна низка міжнародних договорів, положення яких превалюють над національним законодавством, проте є не актуальними і певною мірою гальмують розвиток галузі. Як приклад, нижчеперелічені угоди втратили свою актуальність та потребують денонсації у зв'язку з таким:

- Угода про використання повітряного простору, втратила свою актуальність для України, оскільки передбачала регулювання питання управління повітряним рухом до моменту створення у кожній державі власних структур (організацій) обслуговування повітряного руху та видачі нормативно-правових актів щодо регулювання використання повітряного простору;

- Угода про дальнє радіонавігаційне забезпечення в Співдружності Незалежних Держав встановлює порядок збереження, діяльності, розвитку системи дальнього радіонавігаційного забезпечення. Зазначена система не використовується на літаках цивільної авіації України з огляду на наявність відповідних засобів навігації та відсутність відповідного обладнання на повітряних суднах іноземного виробництва. На території України була розташована одна наземна передавальна станція у м. Сімферополь, стан функціонування якої наразі невідомий;

- Угода про практичне використання положень статті 83 bis Конвенції про міжнародну цивільну авіацію втратила актуальність, оскільки передбачала взаємне визнання державами-членами Співдружності Незалежних Держав положень статті 83 bis до моменту її ратифікації усіма державами-членами Співдружності Незалежних Держав. На даний час всі країни-члени Співдружності Незалежних Держав приєдналися до статті 83bis;

- Меморандум про принципи взаємодії і співробітництва в галузі цивільної авіації носить декларативний характер принципів доступу на ринок авіаційних перевезень, а питання, що в ньому відображені, наразі врегульовані міжнародними двосторонніми Угодами між Україною та відповідними державами.

В Європейському Союзі нормативні документи, що регулюють діяльність цивільної авіації, приймаються на різних рівнях. Так, Базовий Регламент (ЄС) № 216/2008 прийнятий Європейським Парламентом та Радою, імплементаційні Регламенти, які призначені для реалізації положень Базового

Регламенту, приймаються Європейською Комісією, вимоги для сертифікації об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та прийнятні методи відповідності та керівний матеріал, що використовується під час сертифікації, приймаються Європейським Агентством з безпеки польотів (EASA). При цьому, Базовий Регламент та імплементаційні Регламенти офіційно публікуються на мовах держав-членів, а нормативні документи, що приймаються EASA, офіційно публікуються на офіційному веб-сайті EASA лише англійською мовою.

Угодою про САП, яка парафована уповноваженими представниками від України та Європейського Союзу 28.11.2013, передбачено, що до законодавства України мають бути включені ряд положень Базового Регламенту та його імплементаційних Регламентів. До того ж, Робочими Домовленостями, друга редакція якої згідно з наданими повноваженнями підписана між Державіаслужбою та EASA 18 січня 2016 року, передбачено прийняття Україною вимог та прийнятних методів відповідності та керівного матеріалу [55].

Крім того, у законодавстві України вже міститься положення про прийняття нормативних документів іноземною мовою. Так, відповідно до статті 7 Закону України «Про стандартизацію» національні стандарти та кодекси усталеної практики приймаються державною мовою або в разі потреби однією з мов відповідних міжнародних або регіональних організацій стандартизації.

Статтею 11 Повітряного кодексу України та підпунктом 3 пункту 4 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, визначено, що уповноважений орган з питань цивільної авіації уповноважений розробляти та приймати авіаційні правила України [59, 69]. Але на цей час не визначено коло документів, які відносяться до авіаційних правил, та порядок їх розроблення та прийняття. Чинні нормативні акти в галузі нормотворення, сертифікації та визначення відповідності значно ускладнюють адаптування

авіаційних правил України до відповідного законодавства Європейського Союзу. Разом з цим, зазначені нормативні акти не поширюються на такі галузі, як будівництво, атомна енергетика, фармацевтика, колісний транспорт та інші.

В статті 11 Повітряного кодексу, на нашу думку, доцільно внести положення, щоб авіаційні правила розроблялися, приймалися і впроваджувалися у порядку встановленому Кабінетом Міністрів України. Також необхідно уточнити, що положення авіаційних правил України повинні відповідати законодавству Європейського Союзу у галузі цивільної авіації та нормативним актам Європейського агентства з безпеки авіації (EASA).

Прийняті EASA нормативні документи, які містять суто технічні вимоги для сертифікації об'єктів авіаційної діяльності на цей час становлять понад 30 найменувань загальною кількістю біля 5 000 сторінок [58]. Ці документи публікуються лише англійською мовою без перекладу на мову держав-членів Європейського Союзу. Враховуючи завеликий обсяг та неможливість адекватного перекладу технічних вимог на українську мову, а також обмежене коло користувачів для цих документів, виникає необхідність приймати та публікувати ці документи мовою нормативних документів EASA. Таким чином, ґрунтуючись за аналогією на положенні статті 7 Закону України «Про стандартизацію» та у зв'язку з відсутністю у Повітряному кодексі України положення, яке б передбачало прийняття у разі потреби нормативних документів мовою EASA, пропонується приймати та публікувати нормативні документи уповноваженого органу з питань цивільної авіації державною мовою або у разі потреби однією з мов EASA.

В пункті 5 Розділу XIX Повітряного кодексу пропонується не поширювати застосування на авіаційні правила положень деяких нормативних актів в галузі нормотворення, сертифікації та визначення відповідності, як зроблено у відношенні нормативних актів в таких галузях, як будівництво, атомна енергетика, фармацевтика, колісний транспорт та інші.

Відповідно до частини четвертої статті 12 Повітряного кодексу України для забезпечення реалізації основних напрямів державної політики у сфері авіаційної діяльності та використання повітряного простору України, утримання та забезпечення діяльності уповноваженого органу з питань цивільної авіації з метою виконання покладених на нього завдань та функцій, участі та представництва України у міжнародних авіаційних організаціях та інших заходах діє Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях (далі – Фонд).

Частиною п'ятою статті 12 вказаного Кодексу визначено, що надходженнями Фонду є державні збори із суб'єктів авіаційної діяльності:

- 1) за сертифікацію, реєстрацію, перереєстрацію об'єктів та суб'єктів авіаційної діяльності та супроводження їх діяльності;
- 2) за надання прав на експлуатацію повітряних ліній;
- 3) за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України;
- 4) за кожен тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України;
- 5) за вчинення офіційних дій, пов'язаних з наглядом у сфері цивільної авіації, у тому числі під час виконання польотів в інших державах за договорами фрахту/лізингу, які розраховуються залежно від кількості та маси повітряних суден, строків тимчасового базування за кордоном та регіонів виконання польотів;
- 6) з авіаційної безпеки;
- 7) з інших передбачених законом надходжень.

При цьому, згідно з частиною дев'ятою статті 12 Повітряного кодексу України перелік, розмір та порядок сплати державних зборів, порядок використання коштів Фонду визначаються Кабінетом Міністрів України [59].

На сьогодні перелік, розмір та порядок сплати державних зборів, а також порядок використання коштів вказаного Фонду передбачений Положенням

про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 28 вересня 1993 року № 819.

Разом з тим, необхідно зазначити, що відповідно до пункту 1 частини другої статті 92 Конституції України виключно законами України встановлюються система оподаткування, податки і збори [33]. У зв'язку з цим, а також враховуючи практику неоднозначного тлумачення суб'єктами авіаційної діяльності норм чинного законодавства України, які регламентують порядок справляння державних зборів із суб'єктів авіаційної діяльності, що призводить до численних судових спорів, виникла необхідність розроблення та прийняття відповідного закону з метою удосконалення існуючого механізму справляння державних зборів із суб'єктів авіаційної діяльності. Основним завданням такого закону має бути визначення на законодавчому рівні правових, фінансових та організаційних засад функціонування Фонду. На сьогодні вже зроблено перші кроки в цьому напрямку відтак 13.07.2020 року Верховною радою прийнято Закон України «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення механізму справляння державних зборів за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та за кожену тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України». Законом врегульовано питання сплати державних зборів із суб'єктів авіаційної діяльності за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та за кожену тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України.

В рамках правового забезпечення доцільно вирішити проблеми, пов'язані з тимчасовою окупацією Російською Федерацією Автономної Республіки Крим. На сьогодні суб'єкти авіаційної діяльності, в тому числі пілоти авіації загального призначення, Російської Федерації, порушують правила та порядок використання повітряного простору над територією АР

Крим, незважаючи на встановлення з 22.12.2014 постійної заборони на використання повітряного простору.

Так, за період з 01 січня 2016 року по 18 листопада 2020 року, на іноземні, в тому числі й російські авіакомпанії, що порушують правила та порядок використання повітряного простору над територією АР Крим, Державіаслужбою винесено більше 114,047 тис. постанов про накладення штрафів за правопорушення у галузі цивільної авіації на загальну суму понад 15,510 млрд. грн., з них сплачено 136 тис. грн. [55]. Проте, враховуючи, що вказані авіакомпанії не зареєстровані на території України та відповідно не мають власного майна, жодна з постанов про накладення штрафу на даний час залишається не виконаною, оскільки Державна виконавча служба України не має права накладати арешт на майно іноземних юридичних осіб за межами території України.

У зв'язку з цим, пропонується доповнити Повітряний кодекс України нормами щодо можливості звернення Державіаслужби до суду з метою стягнення заборгованості з іноземних суб'єктів авіаційної діяльності за правопорушення в галузі цивільної авіації шляхом подальшого визнання та виконання рішень національних судів на території інших держав відповідно до міжнародних договорів, а також збільшення строків позовної давності з метою реалізації постанов про правопорушення у галузі цивільної авіації, винесених Державіаслужбою за період тимчасової окупації.

Крім того, з метою здійснення державними інспекторами ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації та відповідністю рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації, добору висококваліфікованих державних інспекторів, що є запорукою належного та дієвого забезпечення заходів невідворотності притягнення суб'єктів авіаційної діяльності за скоєні правопорушення у галузі цивільної авіації, їх виявлення та фіксації пропонується доповнити Повітряний кодекс України нормою щодо затвердження Кабінетом Міністрів України Положення про них, що

визначатиме їх правовий статус, вимоги до них, повноваження та функціональні обов'язки щодо здійснення державного нагляду та контролю за дотриманням суб'єктами авіаційної діяльності вимог законодавства України в галузі цивільної авіації та за станом об'єктів авіаційної діяльності у процесі провадження авіаційної діяльності та використання повітряного простору України, порядок заміщення вакантних посад, призначення на посади та звільнення з посад.

Для виконання вимог, які містяться в Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та додатках до неї необхідно, щоб власні нормативно-правові акти держав базувались на вимогах самої Конвенції. Зважаючи на це, та у зв'язку з внесенням ряду змін до додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО), прийняттям Регламенту (ЄС) № 2018/1139 Європейського Парламенту та Ради від 4 липня 2018 року щодо загальних правил в галузі цивільної авіації та створення Європейського агентства з безпеки польотів, яким скасовано Регламент (ЄС) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради від 20 лютого 2008 року, виникла необхідність внесення змін до Повітряного кодексу України в частині:

встановлення класифікації та порядку допуску до експлуатації аеродромів цивільної авіації;

виключення вимог щодо сертифікації послуг з наземного обслуговування та державної реєстрації аеродромів;

повноважень та порядку здійснення діяльності державними інспекторами Державної авіаційної служби України;

визнання відповідно до Закону України «Про ратифікацію Протоколу про введення нової статті 83 bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію» свідоцтв, сертифікатів, дозволів в межах договору про взяття на себе певних функцій та обов'язків держави реєстрації щодо повітряного судна;

запобігання та дії у випадках, коли відбувається перехоплення повітряного судна.

Крім того, Повітряний кодекс України потребує приведення у відповідність до вимог Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» в частині ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або небезпечних вантажів, небезпечних відходів повітряним транспортом.

З метою реалізації Програми діяльності Кабінету Міністрів України, схваленої постановою Верховної Ради України від 04 жовтня 2019 року № 188-IX, в частині наближення до цілі «8.4 Українці частіше і дешевше користуються авіатранспортом», потребують врегулювання питання доступу авіаперевізників на ринки авіаційних перевезень, а також послуг з наземного обслуговування. Так, необхідне внесення змін до Повітряного кодексу України, спрямованих на дерегуляцію господарської діяльності в частині скасування державного регулювання щодо:

надання прав на експлуатацію повітряних ліній, зокрема, виключити положення щодо отримання прав на експлуатацію повітряних ліній українськими експлуатантами на виконання регулярних повітряних перевезень у межах України, авіаційних перевезень в інших державах, а також українськими та іноземними авіаперевізниками на здійснення чартерних повітряних перевезень в межах України;

сертифікації підприємств та організацій, які здійснюють наземне обслуговування;

сертифікації суб'єктів, що провадять діяльність, пов'язану з наданням послуг з продажу повітряних перевезень вантажів;

сертифікації суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень, а також суб'єктів, що здійснюють підготовку персоналу з організації та/або продажу повітряних перевезень.

Запропоновані зміни до Повітряного кодексу України систематизовані в рамках проведеного дослідження й запропоновані у Додатку А.

3.2. Напрями удосконалення організаційного забезпечення державного управління у галузі цивільної авіації

Основні напрями, що потребують удосконалення, в частині організаційного забезпечення державного управління в авіаційній галузі складають:

- необхідність збільшення персоналу уповноваженого органу з питань цивільної авіації для забезпечення основних завдань та функцій з огляду на динаміку росту повітряних перевезень;
- кадрове забезпечення Державіаслужби, зокрема проведення конкурсів на посади державної служби категорії «А» у Державній авіаційній службі України;
- збільшення рівня участі України у міжнародних авіаційних організаціях;
- вихід України з міжнародних організацій, діяльність яких є неактуальною з огляду на сучасний стан авіаційної галузі, з подальшою денонсацією міжнародних договорів, укладених у рамках таких організацій (СНД, МАК та інші);
- забезпечення належної взаємодії між суб'єктами публічного управління в авіаційній галузі з метою комплексного досягнення поставлених цілей і завдань шляхом укладення відповідних меморандумів між державними органами, спільних наказів тощо;
- забезпечення розвитку інформаційної інфраструктури та впровадження інформаційно-комунікаційних технологій;
- шляхом залучення до роботи в процесі державного управління (планування діяльності, розроблення заходів щодо вирішення тих чи інших операційних питань, обговорення) представників інститутів громадянського

суспільства, в тому числі у формі взаємодії з Громадською радою Державіаслужби тощо.

Практична реалізація вищевказаних напрямів удосконалення державного управління в авіаційній галузі, на думку автора дослідження, досягається наступним шляхом.

Потребує розробки «дорожня карта» розвитку цивільної авіації в Україні на середньостроковий період, узгоджена з основними положеннями Угоди України та ЄС про Спільний авіаційний простір та з Концепцією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р. У документі необхідно передбачити основні напрями і заходи політики держави щодо комплексного стратегічного розвитку цивільної авіації в Україні, зокрема заходи щодо розвитку внутрішніх і міжнародних авіаперевезень з урахуванням прогнозних показників обсягів пасажиро- і вантажопотоків та розширення мережі маршрутів, щодо розвитку конкуренції на внутрішньому ринку авіаперевезень та сприяння встановленню партнерських відносин з провідними європейськими авіакомпаніями, державної підтримки вітчизняних авіакомпаній, зокрема тих, що розвивають внутрішні регулярні перевезення та активно оновлюють парк повітряних суден, забезпечення функціонування учбових закладів та медичних центрів цивільної авіації, поліпшення якості надання послуг та рівня авіаційної безпеки тощо.

Доцільно опрацювати проект створення на базі аеропорту «Бориспіль» провідного міжнародного вузлового термінального комплексу-«хабу» з використанням механізмів державно-приватного партнерства. Потрібно розробити економічні механізми державної підтримки вітчизняних авіакомпаній України, які сприятимуть зміцненню їхніх конкурентних позицій в умовах лібералізації ринку авіаперевезень та захисту національних інтересів держави, а також узгоджуватимуться із законодавством ЄС в сфері забезпечення конкуренції. Крім того, необхідно розробити заходи щодо демонополізації у сфері поставок послуг для авіакомпаній в аеропортах

України, у т.ч. окремих послуг з наземного обслуговування, поставок авіапального тощо.

На рівні профільних міністерств доцільно розробити механізми стимулювання оновлення парку літаків вітчизняними авіакомпаніями, зокрема шляхом створення сприятливих умов для придбання авіатехніки у лізинг, а також удосконалення кредитних, податкових механізмів та митних процедур, що застосовуються при закупівлі сучасної авіатехніки та запчастин до неї.

Для розбудови інфраструктури повітряного транспорту відкриваються можливості стимулювання оновлення та будівництва нових терміналів; що призведе до зростання ролі України як транзитної держави; оновлення регіональних аеропортів та аеродромів, зручних для використання бюджетними чартерними авіарейсами. З цією метою необхідне залучення інвестицій, як внутрішньодержавних, так і зовнішніх, орієнтовані розміри яких визначені нижче (див. рис. 3.1.).

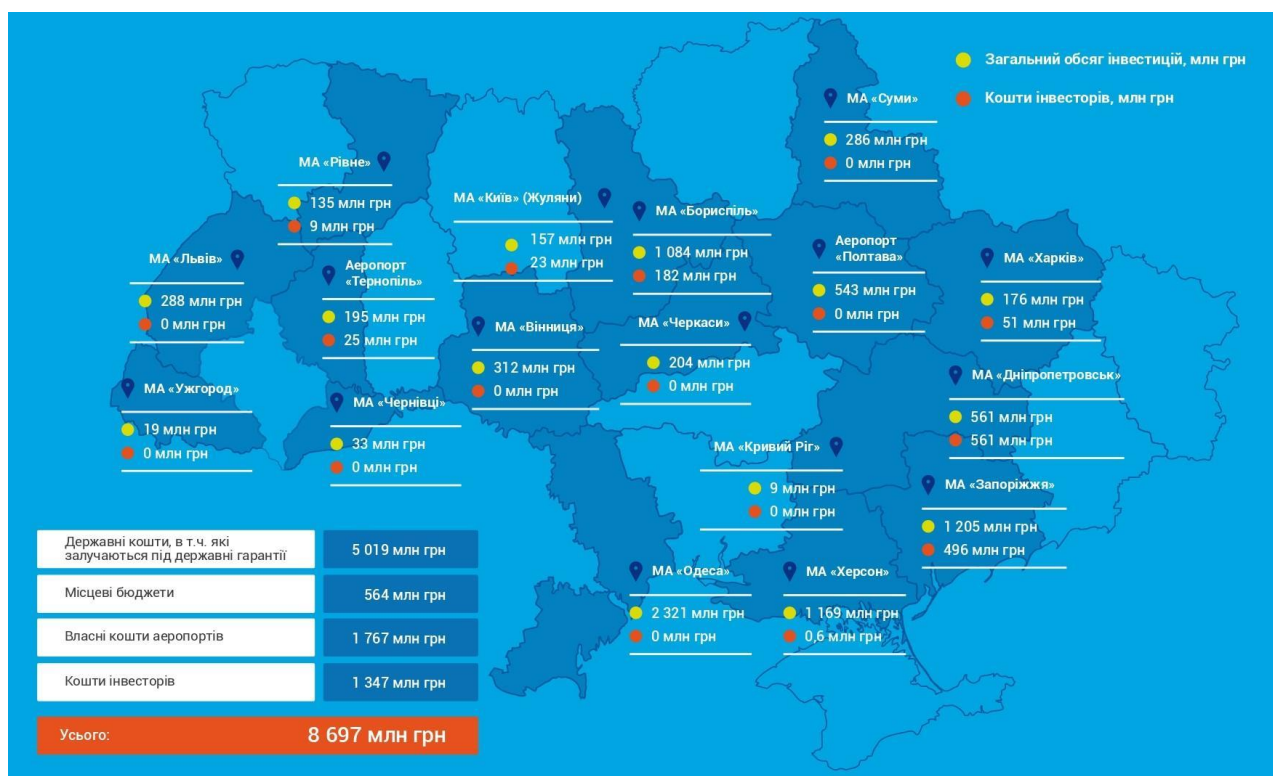


Рис. 3.1. Орієнтовані обсяги інвестицій для розвитку аеропортів [56]

Забезпечення належного рівня безпеки польотів відповідно до міжнародних норм, що є однією з головних функцій уповноваженого органу з питань цивільної авіації (Державіаслужба), можливо досягти за рахунок збільшення кількості державних інспекторів з авіаційного нагляду (далі - державний інспектор) та державних службовців (осіб, уповноважених на проведення відповідних перевірок), з урахуванням висновків аудитів, здійснених Міжнародною організацією цивільної авіації (ІСАО). Це потребує внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2007 р. № 1172 «Про введення посад державних інспекторів з авіаційного нагляду у Державній авіаційній службі та умови оплати їх праці», від 05 квітня 2014 р. № 85 «Деякі питання затвердження граничної чисельності працівників апарату та територіальних органів центральних органів виконавчої влади, інших державних органів».

Європейське агентство з безпеки польотів (EASA) у своєму звіті від 21.07.2017 щодо слабких сторін діяльності Державіаслужби зазначає, що у відділах управління сертифікації типу авіаційної техніки недостатньо інспекторів. У зв'язку з цим персонал відділів перенавантажений, а інспекторам доводиться виконувати різні функції, у тому числі експертів із сертифікації в різних технічних сферах.

Також у звіті EASA зазначено про недостатню кількість спеціалістів для забезпечення діяльності з питань сертифікації та пов'язаних з нею питань льотної придатності (управління підтримання льотної придатності), зокрема, недостатньо інспекторів для забезпечення нагляду за організаціями виробника (РОА) та організаціями розробника (DOA) (5 інспекторів для 33 РОА та 38 DOA). Для порівняння: у 2007 році було лише 24 організації РОА [51].

На сьогодні в Україні запроваджено сертифікацію за правилами JAR OPS-1, які вимагають забезпечувати постійний експлуатаційний нагляд, у зв'язку з чим істотно збільшилася кількість інспекційних перевірок експлуатантів [31].

З метою ефективного та якісного виконання функцій та завдань, визначених Законом України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» [29] є нагальна потреба у додатковому введенні посад державних інспекторів з авіаційного нагляду за безпекою авіації з метою належного виконання роботи щодо оцінки стану та рівня загрози цивільній авіації України, планування та організації реалізації попереджувальних заходів протидії актам незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, організації захисту критично важливих інформаційних систем цивільної авіації від кіберзагроз.

У зв'язку з трансформацією системи цивільної авіації України, а саме – переходом до європейських норм та правил, які застосовує Державіаслужба у своїй діяльності, прийняття та реалізація змін до вищезазначених постанов Кабінету Міністрів України буде одним із факторів забезпечення державного управління в авіаційній галузі, зокрема в частині здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації.

Проведення конкурсів на посади державної служби категорії «А» у Державній авіаційній службі України, а саме заступника голови з питань цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації, сприятиме покращенню здійснення публічного управління та адміністрування з боку уповноваженого органу в галузі цивільної авіації, належною організацією роботи органу, можливістю повноцінного розподілу обов'язків між головою служби та його заступниками за напрямками діяльності.

Утворення Представництва України при Міжнародній організації цивільної авіації необхідне для виконання Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р щодо обрання України до складу Ради Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) та активної участі в її роботі.

На сьогоднішній день це питання є особливо актуальним для країни з метою захисту національних інтересів України в умовах тимчасової окупації

Російською Федерацією АР Крим та порушенням порядку використання повітряного простору над Чорним морем з боку Російської Федерації.

Питання наявності представництва при цій організації є надзвичайно важливим та таким, що має бути вирішено заздалегідь, оскільки відповідно до обов'язків держав – членів Ради ІСАО, кожна держава – член Ради повинна мати постійне представництво при цій організації. Отже, одним із першочергових завдань підвищення ефективності участі України у цій міжнародній організації є відкриття представництва при ІСАО найближчим часом.

Забезпечення розвитку інформаційної інфраструктури та впровадження інформаційно-комунікаційних технологій в авіаційній галузі має бути досягнуто шляхом інтеграції державних електронних інформаційних ресурсів, в тому числі Державної авіаційної служби України до Системи електронної взаємодії державних електронних інформаційних ресурсів (далі- Трембіта), а саме проведення технічних налаштувань взаємодії системи Трембіта з інформаційними ресурсами Державіаслужби. Здійснювати подальшу модернізацію системи внутрішнього електронного документообігу центрального органу виконавчої влади з переведенням листування із суб'єктами галузі в повністю електронну форму.

Матеріально-технічна база підприємств авіаційної галузі України в межах реалізації інтеграції авіаційної мережі України до повітряного простору ЄС потребує модернізації [20]. Інфраструктурні об'єкти держави не відповідають європейським стандартам (швидкість руху, коефіцієнт навантаження, забезпеченість сучасними засобами регулювання функціонування). На шляху інтеграції авіамереж до єдиного європейського повітряного простору стоять низький рівень конкурентоспроможності парку літаків, необхідність модернізації об'єктів авіаційної інфраструктури та структурної реорганізації управління повітряним рухом. Таким чином, першочерговим завданням реалізації технічного напрямку інтеграції авіаційної

мережі України до повітряного простору ЄС є реконструкція та модернізація та збільшення пропускної здатності, підвищення якості обслуговування пасажирських та вантажних потоків об'єктів інфраструктури, та приведення експлуатаційних та техніко-економічних показників розвитку авіаційних мереж до європейських стандартів

Висновки до розділу 3

1. Слід звернути увагу на загальні підходи до розуміння процесів гармонізації національного авіаційного законодавства до законодавства Європейського Союзу, а також щодо питань застосування стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО). Під час створення національної нормативно-правової бази авіаційної галузі необхідно приділяти увагу питанню співвідношення права й економіки, оскільки економіка впливає на право безпосередньо та опосередковано: через державу, політику, правосвідомість та інше. Необхідність регулювання економічних відносин в авіаційній галузі породжується економічними потребами. Право виступає як закріплювач сформованих реальних відносин в економіці, забезпечує їхню стабільність, фіксує їх, а також відповідає матеріальним умовам життя у визначених межах.

2. Мета Угоди про САП – поступове впровадження в законодавство України більше 60 норм та директив ЄС у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху тощо. Після цього авіаперевізники України матимуть право користуватися необмеженими комерційними правами при здійсненні перевезень між будь-яким пунктом в ЄС, за умови, що політ є частиною перевезення, яке обслуговує пункт в Україні. Авіаперевізники ЄС матимуть необмежені комерційні права щодо польотів в Україну та в її межах. Додатковою вигодою для України стане визнання державами-членами ЄС усіх сертифікатів, що видані Україною стосовно екіпажів повітряних суден та організації повітряного руху.

3. Сфера заснування спільного авіаційного простору ЄС та ряду третіх країн має на меті поширити європейські авіаційні правила, включаючи вимоги безпеки. Відкриття ринку і прогресивне узгодження нормативно-правового регулювання реалізуються в рамках послідовних фаз у поєднанні із запровадженням технічної допомоги для підтримки цих країн-партнерів у процесі їх прийняття необхідних заходів.

ВИСНОВКИ

У роботі обґрунтовано теоретичні засади державного управління в авіаційній галузі, розроблено практичні рекомендації з удосконалення організаційного та правового забезпечення уповноважених суб'єктів публічного управління, проведена оцінка ситуації в цій сфері в Україні. Відповідно до поставлених завдань в роботі отримано такі висновки:

1. Державне управління в авіаційній галузі – це комплексна, цілеспрямована, заздалегідь запланована безперервна діяльність органів державної влади, направлена на забезпечення безпеки авіації та надання повітряних перевезень на конкурентних засадах. Ця діяльність проявляється у виконавчо-розпорядчому за формою та організуючому за змістом впливі на керовані об'єкти авіаційного транспортного комплексу і визначає своєю метою забезпечення задоволення потреб сучасного суспільства у всіх видах авіаційних перевезень пасажирів та вантажів.

Державне управління в авіаційній галузі має на меті забезпечувати своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в повітряних перевезеннях та потреб державної авіації України, належний рівень безпеки авіації, додержання необхідних темпів розвитку національної транспортної системи, захист економічних інтересів України та законних інтересів суб'єктів авіаційної діяльності, обмеження монополізму та розвиток конкуренції у сфері повітряних перевезень та наземного обслуговування. охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу авіаційного транспорту (шум, емісія двигунів тощо).

Зовнішні функції державного управління в авіаційній галузі відображають безпосередній процес впливу на транспортну систему (об'єкт управління) суб'єктів державного управління. Внутрішні функції відображають характер державного управління в авіаційній галузі, їхній зміст зумовлений організаційно-правовим забезпеченням управління, специфікою організаційної побудови системи суб'єктів державного управління.

2. Система управління в авіаційній галузі поділяється на рівні, в залежності від впливу суб'єктів управління на галузь, та становить сукупність організацій національного та глобального рівнів, які безперервно взаємодіють між собою з метою забезпечення безпеки авіації, розвитку авіаційного транспорту, регламентації міжнародних польотів цивільних повітряних суден та управління повітряним рухом.

Сучасні міжнародні організації цивільної авіації (ICAO, IATA, EASA, ECAC та інші) виконують кілька функцій: нормативно-регулюючі, контрольні, оперативні, інформаційні, організаційні, особливе місце серед яких посідає правотворча функція, як механізм регулювання міждержавних відносин у галузі використання повітряного простору.

Основним завданням, згідно з Чиказькою конвенцією, і одним з ключових елементів місії ICAO є введення і підтримка актуальності міжнародних Стандартів і Рекомендованої практики (SARPS), а також Правил аеронавігаційного обслуговування (PANS), оскільки вони служать важливою основою для узгодженої глобальної системи забезпечення безпеки польотів, стандартизації функціональних і експлуатаційних вимог до аеронавігаційних засобів і служб, упорядкованого розвитку повітряного транспорту.

На національному рівні держава з метою забезпечення безпеки авіації та розвитку авіаційної галузі конструює відповідну структуру системи суб'єктів владних повноважень в сфері цивільної авіації таким чином, щоб ними ефективно виконувалися свої функції, а не заподіювався збиток авіатранспортній системі і населенню, в інтересах якої вона розвивається. Найбільш складною проблемою в дослідженні статусу органів державного управління цивільною авіацією є розмежування їх повноважень, а також удосконалення державного управління в цій сфері.

3. Необхідно відзначити, що впродовж 2017-2019 років авіаційна галузь демонструє позитивну динаміку, як на міжнародних, так і на внутрішніх маршрутах, значно збільшилися обсяги повітряних перевезень пасажирів,

багажу, вантажів та пошти та станом на сьогодні є найбільшими за часів незалежності держави. Така динаміка за оптимістичним прогнозом ЄВРОКОНТРОЛЮ, після запровадження вакцини проти коронавірусної інфекції 2019-nCoV, і вже в літку 2021 року стане широкодоступною для пасажирів відновиться до рівня 2019 року за 5 років – у 2024 році. У наступному році обсяг повітряного руху має сягнути 73% від рівня 2019 року (збільшиться на майже 50% в порівнянні з нинішнім роком).

4. Темпи такого розвитку дають суттєвий економічний ефект, забезпечують створення робочих місць, наповнення дохідної частини державного бюджету, розвиток конкуренції в авіаційній галузі.

Проте, з розвитком галузі особливої уваги потребує забезпечення безпеки авіації, вирішення проблем, які постають перед галуззю та уповільнюють інтеграцію в європейський авіаційний простір: лібералізація ринку повітряних перевезень, монополізованість інфраструктури. недостатня розвинутість регіональних аеропортів, зношеність парку повітряних суден, гармонізації авіаційних правил з існуючими в ЄС.

У зв'язку з цим перед Урядом стоять жорсткі вимоги щодо створення на території України ефективної транспортної системи, що могла б бути залучена до мережі міжнародних коридорів та сприяла б розвитку геополітичного та транзитного потенціалу країни. Напрями інтеграції авіаційної мережі України до повітряного простору ЄС визначають базові кроки щодо розв'язання проблем подальшого розвитку авіаційної галузі, виходячи з нових завдань, що постали перед авіацією в умовах поживлення і відновлення реального сектору економіки.

5. В авіаційному просторі для України існує ще багато невирішених питань, серед яких одне із центральних місць можна визначити як нестабільність у виробленні та реалізації державної політики в галузі. В цьому зв'язку в якості рекомендації можна запропонувати розробити та прийняти на законодавчому рівні комплексну програму щодо підготовки до укладання та

набуття чинності Угодою про САП між Україною та ЄС, в якій варто висвітлити та узгодити напрями перспективної імплементації вимог права ЄС в сфері цивільної авіації.

Нагальним питанням є внесення змін до чинної Транспортної стратегії України в частині авіаційного транспорту, з урахуванням реального стану справ та перебігу подій у державі та в усьому світі. Гарантування безпечного виконання авіаційних перевезень та робіт повітряним транспортом України на державному рівні має втілитися прийняттям і впровадженням Кабінетом Міністрів України Державної програми з безпеки польотів, що узгоджується з стандартами ІКАО. Важливою складовою державної політики також є удосконалення нормативно-правової бази в частині приведення її у відповідність із сучасними міжнародними вимогами.

Нестабільність державного управління в авіаційній галузі проявляється розрізненістю чинних стратегічних документів щодо розвитку галузі, неефективним управлінням державним майном, зокрема аеропортами; повільним запровадженням сучасних методів забезпечення та нагляду за безпекою польотів, слабкою зовнішньою політикою України щодо просування авіаційної техніки власного виробництва на зовнішні ринки. Потребує удосконалення модель державного управління у галузі цивільної авіації з чітким розмежуванням функцій та повноважень, існує нагальна потреба створення рівних та прозорих умов для функціонування ринків авіаційних перевезень, наземного обслуговування та інших супутніх ринків, що функціонують в цивільній авіації, при цьому часта зміна керівництва органів державного управління та підприємств галузі не дає змоги реалізовувати стратегічні завдання, підвищувати ефективність авіаційної діяльності.

6. Державне управління в авіаційній галузі здійснюється на всіх рівнях влади, зокрема відповідними повноваженнями наділені Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, Державна авіаційна служба України, Національне бюро з розслідування

авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (УкРАЕРОРУХ) тощо.

Основним органом державного управління цивільною авіацією є Державна авіаційна служба України, на яку покладена реалізація державної політики у сфері цивільної авіації, організація використання повітряного простору України, здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації, нагляду за забезпеченням аеронавігаційного обслуговування, розроблення та впровадження відповідних нормативів і стандартів у галузі цивільної авіації.

Втім, стрімке збільшення об'ємів авіаційних перевезень потребує забезпечення виконання завдань державного управління, що в свою чергу вимагає істотного збільшення штатної чисельності Державіаслужби, що дасть можливість більш ефективно контролювати стан цивільної авіації в Україні.

7. З метою правового забезпечення реалізації напрямів інтеграції авіаційної мережі до ЄС потребує перегляду методика тарифоутворення на аеропортові та аеронавігаційні послуги, прийняття нових правил повітряних перевезень, розробка правил допуску на ринок наземного обслуговування, запровадження регулювання діяльності дистрибутивних систем.

Невідкладного врегулювання на рівні закону очікує питання державних авіаційних зборів, встановлення порядку та механізму забезпечення належної взаємодії між суб'єктами публічного управління в авіаційній галузі, встановлення класифікації та порядку допуску до експлуатації аеродромів цивільної авіації, виключення вимог щодо сертифікації послуг з наземного обслуговування та державної реєстрації аеродромів, перегляду повноважень та порядку здійснення діяльності державними інспекторами Державної авіаційної служби України, запровадженні механізмів протидії правопорушенням у галузі цивільної авіації на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим та у відповідному повітряному просторі.

З метою якнайшвидшого приведення у відповідність національного законодавства до вимог ЄС рекомендовано внести зміни до Повітряного кодексу України, зокрема щодо надання повноважень Державіаслужбі розробляти, приймати і впроваджувати авіаційні правила у спрощеному порядку, приймати технічні вимоги англійською мовою, враховуючи зavelикий обсяг та неможливість адекватного перекладу таких вимог на українську мову, а також обмежене коло користувачів для цих документів.

Вжиття заходів удосконалення правового забезпечення державного управління в авіаційній галузі наблизить укладання Угоди про САП, що зумовить забезпечення європейських стандартів безпеки польотів; забезпечення європейського рівня обслуговування пасажирів; збільшення кількості рейсів і маршрутів; розширення цінового діапазону послуг авіаперевезень.

8. Необхідність удосконалення існуючого рівня організаційного забезпечення державного управління в авіаційній галузі зумовлена потребою своєчасного, комплексного та безперервного виконання органами державної влади завдань та функцій в умовах сталого розвитку авіаційного транспорту та забезпечення безпеки авіації у відповідності до вимог міжнародних стандартів.

Практична реалізація такого удосконалення досягається шляхом розвитку інформаційної інфраструктури та впровадження інформаційно-комунікаційних технологій, збільшення рівня участі України у міжнародних авіаційних організаціях, збільшення кількісного та якісного складу авіаційного персоналу, використання механізмів державно-приватного партнерства, оновлення існуючої інфраструктури та будівництва нової, розробки чіткого плану розвитку цивільної авіації в Україні на середньостроковий період, економічних механізмів державної підтримки вітчизняних авіакомпаній та стимулювання оновлення парку їх повітряних суден.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авер'янов В. Б. Адміністративне право України. Академічний курс. Т.1. / В.Б. Авер'янов. – К. : Юридична думка, 2007. – 592 с.
2. Авер'янов В. Б. Вибрані наукові праці. / В. Б. Авер'янов. – К., Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2011. – 448 с.
3. Астапова Г. В. Аналіз розвитку підприємств авіаційної галузі і визначення економічних проблем впровадження інноваційних екологічних заходів / Г. В. Астапова, О. С. Малета // Сталий розвиток економіки. - 2013. - № 1. - С. 82-86.
4. Афанасьев В. Г. Международные организации в сфере гражданской авиации в 2 ч. : [учебн. пособ.] / В. Г. Афанасьев. - М., 2013 - Ч. 1: Межгосударственные организации (ИКАО и другие межгосударственные организации). – 2013. – 90 с.
5. Бабак В. П. Безпека авіації / Бабак В.П., Харченко В.П. та ін. – К.: Техніка, 2004 – 584 с.
6. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія / Н. М. Бондар. - Київ: НТУ 2014. - 336 с.
7. Бондар О. В. Напрямки партнерських взаємодій держави та бізнесу у забезпеченні розвитку транспорту / О. Бондар, А. Родюк // Юридична газета. - 2017. - №13 (563) - [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <http://yur-gazeta.com/interview/povitryani-perspektivi-ukrayini.html>
8. Бочаров В. Д. Системность в управлении. / В. Д. Бочаров. – М. : Юристъ, 2000. – 119 с.
9. Бугайко Д. О., Похиленко К. О. Шляхи підвищення ефективності експлуатації міжнародних повітряних ліній у сучасних умовах розвитку світової цивільної авіації. - 2009 [Електронний ресурс]: – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/nt/2009_3/7.pdf

10. Висоцька Т. Є. Державна політика забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації / Т. Є. Висоцька // Соціальна політика: принципи та методи реалізації в контексті світового та вітчизняного досвіду : міжнар. наук.-практ. конф., Судак, 27 трав. 2011 р. – Сімферополь : ВиТроПринт, 2011. – С. 22–25.

11. Висоцька Т. Є. Напрями вдосконалення державної політики забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації / Т. Є. Висоцька // Державне управління: удосконалення та розвиток. – 2012. – № 11.

12. Висоцька Т. Є. Механізм державного управління охороною здоров'я працівників цивільної авіації України. – Автореферат на здоб. наук. ступ. канд. наук за спец. 25.00.02 – механізми державного управління. – К., 2013. – 23 с.

13. Голляк Ю. Б. Формування основних напрямів реалізації стратегії розвитку авіаційної галузі України в межах сталого зростання світового авіаринку / Ю. Б. Голляк // Актуальні проблеми економіки. - 2014. - № 4. - С. 125-130.

14. Грабовська Г. М. Особливості правового регулювання діяльності авіаційного транспорту / Г.М. Грабовська // Транспортне право в ХХІ столітті : матеріали III Міжнародної наукової конференції (м. Київ, 21 лютого 2013 р.) / Національний авіаційний університет. – К. : Комп'ютерпрес, 2013. – С. 373–375.

15. Григорак М. Ю. Сучасні моделі авіаційного бізнесу та логістичні стратегії / М.Ю. Григорак., Г.С. Гуріна. – К.: НАУ., К.: НАУ. – 2003. – С. 601-606. (Наука і молодь: Збірник наукових праць міжнародної наукової конференції (Політ –2003)).

16. Гуріна Г. С. Основні мотиви створення стратегічних авіаційних альянсів / Г. С. Гуріна, Л. В. Бровенко. – К. : НАУ, 2007. – С. 16-20. – (Економіка, підприємництво та менеджмент. - Журнал наукових праць. – № 10).

17. Гусар О. А. Персонал цивільної авіації як системне утворення / О.А.Гусар // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: Зб. Наук. Пр. – К.: НАУ, 2016. №1 (38). – С.13-19
18. Гусар О. А. Авіаційний персонал: оновлення поняття / О.А.Гусар // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник "Повітряне і космічне право": Зб. наук.пр. – К.: НАУ, 2014 – №1(30). – С.9-16.
19. Демченко Д. О. Державне регулювання якості послуг авіаційних перевезень. Державне управління: удосконалення та розвиток № 12, 2011.
20. Демченко Д. О. Особливості державного регулювання авіаційної галузі США: Досвід для України. Економіка та держава. 2012. № 10. С. 93–95.
21. Демченко Д. О. Удосконалення механізмів державного регулювання авіаційних перевезень в Україні : автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр. : 25.00.02 / Д. О. Демченко ; Акад. муніцип. упр. - Київ, 2014. - 20 с.
22. Долинце Б. Ключові виклики стратегії розвитку авіаційної галузі. [Електронний ресурс]: – Режим доступу: https://cfts.org.ua/blogs/klyuchovi_vikliki_strategi_rozvitku_aviatsiyno_galuzi_280
23. Дорофеева К. М. Участие Украины в международных транспортных коридорах /К. М. Дорофеева // Економічна політика країн ЄС : матер. міжнар. наук.-практ.конф., 1-3 жовт. 2013 р. м. Познань, Польща / М-во освіти і науки України, Донец. нац. ун-т економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського, Акад. готел.менедж. та харчування ; редкол. : Шубін О.О. (голов. ред.) [та ін.]. – Донецьк :[ДонНУЕТ], 2013. – С. 85-87
24. Дорофеева Х. М. Розвиток європейської авіаційної мережі в умовах глобалізації : автореф. дис. канд. екон. наук : 08.00.02 / Х. М. Дорофеева ; Маріупол. держ. ун-т. - Маріуполь, 2015. - 22 с.

25. Дорофєєва Х. М. Інтеграція транспортних мереж України до єдиної транспортної мережі ЄС / Х.М. Дорофєєва // Європейська інтеграція. Історія, сьогодення, перспективи: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 30 березня 2015 р). - Київ: Київський економічний науковий центр, 2015. – С.74-76.

26. Дорофєєва Х. М. Стратегія інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору Європейського Союзу / О.Б. Чернега, Х.М. Дорофєєва // 200 Економіка. Управління. Інновації.: електронне наукове фахове видання Житомирського державного університету імені Івана Франка ДУ. – 2015. - Т. 19, вип. 2/1. – С. 104-108.

27. Дорофєєва Х. М. Теоретичні основи формування транспортних мереж /Х.М. Дорофєєва // Дні науки – 2015: матеріали XI міжнар. наук.-практич.конференції (м. Прага, 27.03.2015-05.04.2015). – Прага: видавничий дім «Education and Science», 2015. – С. 96-97.

28. Єряшов Є. К. Вплив європейських інтеграційних процесів на формування нормативно-правового регулювання цивільної авіації України [Електронний ресурс] / Є. К. Єряшов // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. - 2013. - № 1. - С. 19-23

29. Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2017, № 16, ст.199) [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19>

30. Закон України «Про транспорт» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, № 51, ст.446) [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>

31. Зуєва В. О. Правове регулювання авіації загального призначення в Україні: сучасні проблеми та перспективи розвитку [Електронний ресурс] / В. О. Зуєва, В. Б. Череватюк // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. - 2014. - № 4. - С. 11-16.

32. Ківалов С. В., Біла-Тіунова Л. Р. Адміністративне право України: навчальний посібник. – 6-вид. / С. В. Ківалов, Л. Р. Біла-Тіунова – О. : Фенікс, 2012. – 400 с.
33. Конституція України [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>
34. Кравчук Г. В. Проблеми сучасного розвитку світового ринку повітряних перевезень в інтегрованій авіатранспортній системі / Г.В. Кравчук // Формування ринкових відносин в Україні. Збірник наукових праць, 2008. – №1(80). – С. 159-163.
35. Козловський К. В. Міжнародний досвід в управлінні діловими перевезеннями, як елемент підвищення конкурентноспроможності української бізнес-авіації. Актуальні проблеми міжнародних відносин. 2010. Вип. 93. Ч. II. С. 248.
36. Коломоєць Т. О. Адміністративне право України. Академічний курс: підручник / Т. О. Коломоєць. – К. : Юрінком Інтер, 2011. – 576 с.
37. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_038/page
38. Ложачевська О. М., Сидоренко К. В. Підвищення економічної ефективності діяльності аеропортів України шляхом оптимізації їх інфраструктури. Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). 2012. №3. С. 128-133.
39. Малиш Н. А. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України / Н. А. Малиш, Н. М. Бондар // Вісник НАДУ при Президентові України. – 2/2016. - С. 50-57.
40. Малиш Н. А. Напрямки партнерських взаємодій держави та бізнесу у забезпеченні розвитку транспорту / Н. А. Малиш, Н. М. Бондар // Економіка та управління на транспорті : наук. журн. Нац. транспорт. ун-ту. - 2015. - Вип. 2. - С. 104-109.

41. Малиш Н. А. Особливості реалізації механізму державно-приватного партнерства в транспортній сфері України / Н. А. Малиш // Наук. розвідки з держ. та муніцип. упр. : зб. наук. пр. - Київ : Акад. муніцип. упр., 2012. - Вип. 3. - С. 110-119.

42. Міжнародна конвенція про співробітництво в галузі безпеки аеронавігації від 13 грудня 1960 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_373

43. Москаленко С. І. Компаративний аналіз законодавства Сполучених Штатів Америки у сфері регулювання цивільної авіації та авіаційного законодавства України. *Visegrad Journal on Human Rights*. 4/2018. С. 100-104.

44. Москаленко С. І. Проблеми забезпечення авіаційної безпеки в Україні. *Порівняльно-аналітичне право*. 6/2017. С. 249-251.

45. Москаленко С. І. Ретроспективний аналіз діяльності цивільної авіації в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 1/2017. С. 96-99.

46. Москаленко С. І. Система принципів державного контролю в галузі цивільної авіації. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016. Випуск 41. С. 43–46.

47. Москаленко С. І. Система принципів державного контролю в галузі цивільної авіації. *Підприємництво, господарство і право*. 5/2019. С. 161-167.

48. Наказ Міністерства інфраструктури України від 21 грудня 2015 р. № 546 «Про затвердження Стратегічного плану розвитку авіаційного транспорту до 2020 року» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/documents/444.html>

49. Новікова М. В. Сучасні тенденції діяльності авіаційної галузі України / М.В. Новікова // *Формування ринкових відносин в Україні. Збірник наукових праць*, 2008. – №1(80). – С. 163-166.

50. Олешко Т. І. Сучасний стан розвитку пасажирських авіаційних перевезень в Україні / Т. І. Олешко, М. Р. Янківський // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Випуск 19, частина 3, 2018 - С. 154-157.
51. Офіційний веб-сайт European Union Aviation Safety Agency [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://www.easa.europa.eu>
52. Офіційний веб-сайт European Civil Aviation Conference [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://www.ecac-ceac.org>
53. Офіційний веб-сайт International Air Transport Association [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.iata.org>
54. Офіційний веб-сайт International Civil Aviation Organization [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>
55. Офіційний веб-сайт Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua>
56. Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>
57. Офіційний веб-сайт Офіційний вебпортал парламенту України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://rada.gov.ua>
58. Підлубна О. М. Професійна підготовка майбутніх пілотів цивільної авіації в США: автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04; Класич. приват. ун-т. Запоріжжя, 2017. С. 6.
59. Плачинда Т. С. Професійна підготовка фахівців авіаційної галузі: зарубіжний досвід. Науковий вісник льотної академії. Серія: Педагогічні науки. 2017. № 2. С. 152–160.
60. Повітряний кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536) [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
61. Постанова Верховної Ради України від 04 жовтня 2019 р. № 188-ІХ «Про Програму діяльності Кабінету Міністрів України» [Електронний

ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/188-20/sp:head#n2>

62. Постанова Кабінету Міністрів України від 21 березня 2012 р. № 228 «Про утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/228-2012-%D0%BF/conv/print>

63. Постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460 «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#n8>

64. Постанова Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 р. № 126 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF?lang=ru>

65. Постанова Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2013 р. № 944 «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/944-2013-%D0%BF>

66. Постанова Кабінету Міністрів України від 19 липня 1999 р. № 1281 «Про створення об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/1281-99-%D0%BF?lang=uk>

67. Постанова Кабінету Міністрів України від 05 квітня 2014 р. № 85 «Деякі питання затвердження граничної чисельності працівників апарату та територіальних органів центральних органів виконавчої влади, інших державних органів» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85-2014-%D0%BF/ed20180905>

68. Постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2007 р. № 1172 «Про введення посад державних інспекторів з авіаційного нагляду у Державній авіаційній службі та умови оплати їх праці» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-2007-%D0%BF>

69. Постанова Кабінету Міністрів України від 30 березня 2016 р. № 281 «Про затвердження Положення про Міністерство закордонних справ України» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/281-2016-%D0%BF>

70. Постанова Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 р. № 520 «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/520-2014-%D0%BF>

71. Постанова Кабінету Міністрів України від 29 вересня 2019 р. № 849 «Про затвердження Програми діяльності Кабінету Міністрів України» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/849-2019-%D0%BF/sp:head>

72. Раскалей М. О. Імплементация норм міжнародного повітряного права у внутрішнє право держав. – Автореферат на здоб. наук. ступ. канд..юрид.наук за спец. 12.00.11 – міжнародне право. – К., 2011. – 21 с.

73. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 10 травня 2018 р. № 429-р «Деякі питання вітчизняного авіабудування» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/429-2018-%D1%80>

74. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/430-2018-%D1%80?lang=uk>

75. Сидоренко К. В. Впровадження стратегічних пріоритетів розвитку світоцивілізаційного вектору в умови функціонування міжнародних аеропортів. Економічний форум: зб. наук. праць. 2014. №2. С. 20-28

76. Сидоренко К. В. Формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.02 - світове господарство і міжнародні економічні відносини; Дніпр. націон. ун-т ім. О. Гончара. Дніпро, 2018. – 280 с..

77. Столбовий В. М. Органи державного управління цивільною авіацією в Україні // Правничий вісник Університету КРОК [Електронний ресурс]: – Режим доступу: http://irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Pvuk_2011_10_16.pdf

78. Філіпенко О. В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу [Текст]: дис... канд. юрид. наук: 12.00.11 / Філіпенко Олена Володимирівна; Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. Інститут міжнародних відносин. - К., 2004. - 210 с.

79. Шульженко Ф. П., Гайдулін О. О., Кундрик Р. С. Транспортне право / Навч. посібник. — К.: КНЕУ, 2005. — 244 с.

80. Юрченко М. В. Повітряний кодекс України як правова основа діяльності авіаційної галузі // Актуальні проблеми держави і права (70), 2014. – С. 216-223.

81. Юрченко М. В. Система державного управління авіаційним транспортом України: теоретико-правові засади // Юридичний вісник 1 (30), 2014. – С. 27-31

ДОДАТКИ

Додаток А

**ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ
ЗАПРОПОНОВАНИХ ЗМІН ДО ПОВІТРЯНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ**

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проєкту акта
<p>Стаття 1. Визначення термінів</p> <p>1. У цьому Кодексі наведені нижче терміни вживаються в такому значенні:</p> <p>8) авіаційний перевізник (авіаперевізник) - суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом;</p> <p>12) аеродром - визначена ділянка земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначена повністю чи частково для вильоту, прибуття, стоянки та руху по такій поверхні повітряних суден;</p> <p>23) безпілотне повітряне судно - повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном;</p> <p>норма відсутня</p>	<p>Стаття 1. Визначення термінів</p> <p>1. У цьому Кодексі наведені нижче терміни вживаються в такому значенні:</p> <p>8) авіаційний перевізник (авіаперевізник) - суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, небезпечного вантажу, небезпечних відходів, пошти повітряним транспортом;</p> <p>12) аеродром – визначена територія (включаючи будь-які будівлі, споруди та обладнання) на землі або воді, або на стаціонарних, морських стаціонарних чи плавучих спорудах, призначену повністю або частково для прибуття, вильоту і руху по цій поверхні повітряних суден;</p> <p>23) безпілотне повітряне судно – будь-яке повітряне судно, в тому числі частина безпілотної авіаційної системи, розроблене для експлуатації в автономному режимі, або для експлуатації за допомогою обладнання для дистанційного керування без пілота на борту;</p> <p>23¹) безпілотна авіаційна система – безпілотне повітряне судно та обладнання дистанційного керування ним, що включає, але не обмежується</p>

<p>норма відсутня</p> <p>35) експлуатант аеропорту - юридична особа, що є утримувачем сертифіката аеродрому та має сертифікат на право здійснення діяльності з наземного адміністрування в аеропорту. Експлуатант аеропорту може мати також інші сертифікати та здійснювати інші види аеропортової діяльності, крім визначених у цьому абзаці;</p> <p>46) злітно-посадковий майданчик - земельна (водна, льодова) ділянка, спеціально підготовлений майданчик або підняті над землею, водною поверхнею конструкції, що придатні та використовуються для зльоту, посадки, руху та стоянки легких повітряних суден максимальною злітною масою не більше 5700 кілограмів. Злітно-посадкові майданчики поділяються на постійні та тимчасові;</p> <p>норма відсутня</p> <p>78) повітряне перевезення - перевезення пасажирів, багажу,</p>	<p>будь-яким приладом, механізмом, апаратом, обладнанням, програмним забезпеченням або аксесуаром, необхідним для безпечної експлуатації безпілотного повітряного судна, який не є частиною безпілотного повітряного судна і не перебуває на його борту;</p> <p>31¹) дистанційний пілот – фізична особа, відповідальна за безпечне проведення польоту безпілотного повітряного судна, що виконується завдяки його керуванню за допомогою обладнання для дистанційного керування, або в автоматичному режимі;</p> <p>35) експлуатант аеропорту - юридична особа, що є утримувачем сертифіката аеродрому;</p> <p>норму виключено</p> <p>53¹) лазерне випромінювання - посилення світла в результаті вимушеного випромінювання, яке здатне спричинити візуальний збудливий вплив на людське око;</p> <p>78) повітряне перевезення - перевезення пасажирів, багажу, вантажу,</p>
--	---

<p>вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення;</p> <p>84) приаеродромна територія - обмежена регламентованими розмірами місцевість навколо зареєстрованого згідно із встановленим порядком аеродрому (вертодрому) або постійного злітно-посадкового майданчика, до якої встановлені спеціальні вимоги щодо розташування різних об'єктів, а їх висота контролюється з урахуванням умов безпеки маневрування, зльоту та заходу на посадку повітряних суден;</p> <p>92) сертифікат - документ (сертифікат, схвалення, схвальний лист тощо), який видається за результатами сертифікації і засвідчує відповідність суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності вимогам авіаційних правил України;</p> <p>93) сертифікація (схвалення) - процедура підтвердження відповідності суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності встановленим вимогам законодавства, у тому числі авіаційним правилам України, та видача відповідного сертифіката;</p>	<p>небезпечного вантажу, небезпечних відходів або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення;</p> <p>84) приаеродромна територія - обмежена регламентованими розмірами місцевість навколо зареєстрованого згідно із встановленим порядком аеродрому (вертодрому), до якої встановлені спеціальні вимоги щодо розташування різних об'єктів, а їх висота контролюється з урахуванням умов безпеки маневрування, зльоту та заходу на посадку повітряних суден;</p> <p>92) сертифікат – документ (сертифікат, схвалення, схвальний лист тощо), який видається за результатами сертифікації (схвалення, верифікації) і засвідчує відповідність суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності вимогам авіаційних правил України;</p> <p>93) сертифікація (схвалення, верифікація) - процедура підтвердження відповідності суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності встановленим вимогам законодавства, у тому числі авіаційним правилам України, та видача відповідного сертифіката;</p>
<p>Стаття 5. Державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації</p> <p>2. Напрями, визначені у пунктах 1-3 частини першої цієї статті, реалізуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації шляхом:</p> <p>3) ліцензування господарської діяльності з надання послуг з</p>	<p>Стаття 5. Державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації</p> <p>2. Напрями, визначені у пунктах 1-3 частини першої цієї статті, реалізуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації шляхом:</p> <p>3) ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення</p>

<p>перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом та надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам;</p> <p>норма відсутня</p>	<p>пасажирів та/або небезпечних вантажів, небезпечних відходів повітряним транспортом та надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам;</p> <p>5. Уповноважений орган з питань цивільної авіації має право звернення до суду з метою виконання покладених на нього завдань.</p>
<p>Стаття 6. Повноваження керівника уповноваженого органу з питань цивільної авіації</p> <p>1. Керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації здійснює в межах та у спосіб, визначені законом, такі повноваження:</p> <p>9) реєстрація та облік об'єктів авіаційної діяльності, ведення державних реєстрів цивільних повітряних суден та аеродромів;</p> <p>14) видача ліцензій на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом, надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам;</p> <p>17) координація робіт, пов'язаних із забезпеченням єдності вимірювань, здійсненням метрологічного контролю і нагляду в галузі цивільної авіації в єдиній системі метрологічного забезпечення України;</p>	<p>Стаття 6. Повноваження керівника уповноваженого органу з питань цивільної авіації</p> <p>1. Керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації здійснює в межах та у спосіб, визначені законом, такі повноваження:</p> <p>9) реєстрація та облік об'єктів авіаційної діяльності, ведення державних реєстрів цивільних повітряних суден, аеродромів, експлуатантів безпілотних повітряних суден;</p> <p>14) видача ліцензій на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або небезпечних вантажів, небезпечних відходів повітряним транспортом, надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам;</p> <p>виключено</p>
<p>Стаття 10. Забезпечення безпеки авіації</p>	<p>Стаття 10. Забезпечення безпеки авіації</p> <p>2. З метою забезпечення безпеки цивільної авіації, взаємодії на</p>

<p>2. З метою забезпечення безпеки цивільної авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює комплекс заходів, спрямованих на запобігання виникненню авіаційних подій, шляхом:</p> <p>норма відсутня</p>	<p>державному рівні всіх органів виконавчої влади уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює комплекс заходів, спрямованих на запобігання виникненню авіаційних подій, шляхом:</p> <p>9) розробки, впровадження та забезпечення виконання Державної програми з безпеки польотів, що затверджується Кабінетом Міністрів України.</p>
<p>Стаття 13. Сертифікація, схвалення суб'єктів авіаційної діяльності</p> <p>1. Сертифікат на відповідність вимогам авіаційних правил України повинні отримати підприємства та організації, які в галузі цивільної авіації здійснюють:</p> <p>4) експлуатацію повітряних суден;</p> <p>б) наземне обслуговування;</p>	<p>Стаття 13. Сертифікація, схвалення суб'єктів авіаційної діяльності</p> <p>1. Сертифікат на відповідність вимогам авіаційних правил України повинні отримати підприємства та організації, які в галузі цивільної авіації здійснюють:</p> <p>4) експлуатацію повітряних суден, крім безпілотних повітряних суден, обов'язковість отримання сертифіката експлуатанта яких не передбачена авіаційними правилами;</p> <p>виключено</p>
<p>Стаття 16. Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок</p>	<p>Стаття 16. Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок</p> <p>1. Державний контроль та нагляд за дотриманням суб'єктами авіаційної діяльності вимог законодавства України в галузі цивільної авіації та за станом об'єктів авіаційної діяльності у процесі провадження авіаційної діяльності, використання повітряного простору України здійснюється державними інспекторами та уповноваженими на проведення перевірок посадовими особами</p>

<p>1. Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, на підставі службового посвідчення та спеціального завдання на проведення перевірки відповідно до частини шостої цієї статті мають право:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) доступу до всіх приміщень і об'єктів, що стосуються мети перевірки, підприємства, організації чи установи, в яких проводиться перевірка; 2) проводити перевірку будь-якого повітряного судна, аеропорту, аеродрому чи обладнання, діяльності служб та організацій, що перебувають у межах аеродрому, аеропорту або використовуються для провадження діяльності у сфері цивільної авіації; 3) доступу до матеріалів, документів і будь-якої іншої інформації, необхідної для проведення перевірки, а також знімати з матеріалів і документів копії, крім копій з інформації, що є конфіденційною або має статус комерційної таємниці згідно із законом; 4) вчиняти контрольно-вимірвальні дії, перевіряти повітряні судна чи обладнання, що використовуються для провадження авіаційної діяльності; 5) на підставі письмового рішення (звіту про перевірку) не допускати до подальшої експлуатації будь-яке 	<p>уповноваженого органу з питань цивільної авіації.</p> <p>Посвідчення державного інспектора є документом, що посвідчує повноваження державного інспектора та надає право безперешкодного доступу до всіх приміщень і об'єктів, що стосуються мети перевірки.</p> <p>Положення про державного інспектора затверджується Кабінетом Міністрів України.</p> <p>2. Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок відповідно до частини сьомої цієї статті мають право:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) доступу до всіх приміщень і об'єктів, що стосуються мети перевірки, підприємства, організації чи установи, в яких проводиться перевірка; 2) проводити перевірку будь-якого повітряного судна, аеропорту, аеродрому чи обладнання, діяльності служб та організацій, що перебувають у межах аеродрому, аеропорту або використовуються для провадження діяльності у сфері цивільної авіації; 3) доступу до матеріалів, документів і будь-якої іншої інформації, необхідної для проведення перевірки, а також знімати з матеріалів і документів копії, крім копій з інформації, що є конфіденційною або має статус комерційної таємниці згідно із законом; 4) вчиняти контрольно-вимірвальні дії, перевіряти повітряні судна чи обладнання, що використовуються для провадження авіаційної діяльності; 5) на підставі письмового рішення (звіту про перевірку) не допускати до
---	--

<p>повітряне судно, технічний стан якого є незадовільним або не відповідає встановленим вимогам, а також під час користування повітряним судном особами без відповідних повноважень;</p> <p>норма відсутня</p> <p>6) не допускати до подальшої експлуатації або отримання на зберігання обладнання у незадовільному технічному стані, призначене для провадження авіаційної діяльності, чи обладнання, що використовується особами без відповідних повноважень;</p> <p>7) перебувати на борту повітряного судна під час виконання польотів згідно із завданням на перевірку та за умови внесення до завдання на політ;</p> <p>8) складати протоколи та розглядати справи про адміністративні правопорушення і застосовувати фінансові санкції.</p> <p>2. Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, зобов'язані проводити перевірки, здійснювати сертифікацію, державний нагляд і контроль з додержанням законодавства, у тому числі авіаційних правил України, та несуть персональну відповідальність за об'єктивність і неупередженість результатів перевірки.</p> <p>3. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може проводити перевірки та здійснювати нагляд</p>	<p>подальшої експлуатації будь-яке повітряне судно, технічний стан якого є незадовільним або не відповідає встановленим вимогам, а також під час користування повітряним судном особами без відповідних повноважень;</p> <p>6) заборонити будь-якому суб'єкту авіаційної діяльності чи особі, яка належить до авіаційного персоналу, здійснення прав, наданих будь-яким свідоцтвом, посвідченням, сертифікатом або іншим документом, у разі виявлення загрози безпеці авіації;</p> <p>7) не допускати до подальшої експлуатації або отримання на зберігання обладнання у незадовільному технічному стані, призначене для провадження авіаційної діяльності, чи обладнання, що використовується особами без відповідних повноважень;</p> <p>8) перебувати на борту повітряного судна під час виконання польотів згідно із завданням на перевірку та за умови внесення до завдання на політ;</p> <p>9) складати протоколи та розглядати справи про адміністративні правопорушення і застосовувати фінансові санкції.</p> <p>3. Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, зобов'язані проводити перевірки, здійснювати сертифікацію, державний нагляд і контроль з додержанням законодавства, у тому числі авіаційних правил України, та несуть персональну відповідальність за об'єктивність і неупередженість результатів перевірки.</p> <p>4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може проводити</p>
--	--

спільно з іншими державними органами.

4. Процедури перевірки, визначені уповноваженим органом з питань цивільної авіації, можуть проводитися дистанційно. Результати вимірювань, отриманих дистанційно, повинні включати дані, що дають можливість ідентифікувати використані інструменти вимірювання. Положення частини п'ятої цієї статті не застосовуються до перевірок, які проводяться дистанційно.

5. За результатами перевірки у випадках, передбачених авіаційними правилами України, державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, складають звіт, який підписується керівником чи уповноваженою особою суб'єкта авіаційної діяльності або фізичною особою, стосовно якої проводилася перевірка. У разі відмови підписати такий звіт уповноважений на перевірку представник уповноваженого органу з питань цивільної авіації робить у звіті про перевірку відповідну відмітку.

6. Порядок проведення перевірок, процедури перевірки, умови, які суб'єкт авіаційної діяльності, що перевіряється, повинен забезпечити для державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, визначаються авіаційними правилами України.

7. Керівники експлуатантів України, які здійснюють повітряні перевезення, за запитом уповноваженого органу з питань цивільної авіації або Експертної установи з розслідування авіаційних подій повинні забезпечити бронювання та виділення необхідної кількості місць

перевірки та здійснювати нагляд спільно з іншими державними органами.

5. Процедури перевірки, визначені уповноваженим органом з питань цивільної авіації, можуть проводитися дистанційно. Результати вимірювань, отриманих дистанційно, повинні включати дані, що дають можливість ідентифікувати використані інструменти вимірювання. Положення частини шостої цієї статті не застосовуються до перевірок, які проводяться дистанційно.

6. За результатами перевірки у випадках, передбачених авіаційними правилами України, державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, складають звіт, який підписується керівником чи уповноваженою особою суб'єкта авіаційної діяльності або фізичною особою, стосовно якої проводилася перевірка. У разі відмови підписати такий звіт уповноважений на перевірку представник уповноваженого органу з питань цивільної авіації робить у звіті про перевірку відповідну відмітку.

7. Порядок проведення перевірок, процедури перевірки, умови, які суб'єкт авіаційної діяльності, що перевіряється, повинен забезпечити для державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, визначаються авіаційними правилами України.

8. Керівники експлуатантів України, які здійснюють повітряні перевезення, за запитом уповноваженого органу з питань цивільної авіації або Експертної установи з розслідування авіаційних подій повинні забезпечити бронювання та виділення

<p>на рейсах, які здійснює експлуатант, для працівників вищезазначеного органу та/або установи з метою забезпечення виконання покладених на них завдань.</p>	<p>необхідної кількості місць на рейсах, які здійснює експлуатант, для працівників вищезазначеного органу та/або установи з метою забезпечення виконання покладених на них завдань.</p>
<p>Стаття 39. Реєстрація цивільних повітряних суден</p> <p>8. Не підлягають реєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України:</p> <p>4) безпілотні повітряні судна, максимальна злітна вага яких не перевищує 20 кілограмів і які використовуються для розваг та спортивної діяльності.</p> <p>норма відсутня</p>	<p>Стаття 39. Реєстрація цивільних повітряних суден</p> <p>8. Не підлягають реєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України:</p> <p>виключено</p> <p>11. Безпілотні повітряні судна, що мають сертифікат типу, або еквівалентний до нього документ, виданий уповноваженим органом з питань цивільної авіації, підлягають реєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України у випадках, встановлених авіаційними правилами України.</p> <p>Інші безпілотні повітряні судна підлягають обліку відповідно до авіаційних правил України.</p>
<p>Стаття 40. Міжнародні договори відповідно до статті 83 bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію</p> <p>1. Керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації відповідно до Закону України «Про ратифікацію Протоколу про введення нової статті 83 bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію» може укласти з авіаційним органом влади іншої держави договір про взяття на себе певних функцій та обов'язків держави реєстрації щодо повітряного судна, яке зареєстроване в цій державі, якщо</p>	<p>Стаття 40. Міжнародні договори відповідно до статті 83 bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію</p> <p>1. Керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації відповідно до Закону України «Про ратифікацію Протоколу про введення нової статті 83 bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію» може укласти з авіаційним органом влади іншої держави договір про взяття на себе певних функцій та обов'язків держави реєстрації щодо повітряного судна, яке зареєстроване в цій державі, якщо експлуатантом цього</p>

<p>експлуатантом цього повітряного судна є український експлуатант.</p> <p>2. Керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації може укласти договір з авіаційним органом влади іншої держави про передачу цій державі певних функцій та обов'язків держави реєстрації щодо повітряного судна, зареєстрованого в Україні.</p> <p>3. Про будь-який договір, укладений згідно з частинами першою і другою цієї статті, щодо передачі функцій та обов'язків держави реєстрації щодо повітряного судна керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації повідомляє Раду Міжнародної організації цивільної авіації.</p>	<p>повітряного судна є український експлуатант.</p> <p>Уповноважений орган з питань цивільної авіації визнає без додаткової процедури вказані в договорі:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) свідоцтва осіб льотного складу; 2) сертифікати льотної придатності; 3) дозволи на бортові радіостанції, видані авіаційним органом влади держави, в якій зареєстроване повітряне судно. <p>2. Керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації може укласти договір з авіаційним органом влади іншої держави про передачу цій державі певних функцій та обов'язків держави реєстрації щодо повітряного судна, зареєстрованого в Україні.</p> <p>3. Про будь-який договір стосовно передачі функцій та обов'язків держави реєстрації щодо повітряного судна керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації повідомляє Раду Міжнародної організації цивільної авіації.</p>
<p>Стаття 44. Льотна придатність екземпляра цивільного повітряного судна</p> <p>1. На кожне цивільне повітряне судно, внесене до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, видається відповідно до авіаційних правил України уповноваженим органом з питань цивільної авіації сертифікат льотної придатності відповідного зразка, який засвідчує відповідність його конструкції та експлуатаційної документації схваленій типовій конструкції, а також стан придатності повітряного судна до польотів.</p>	<p>Стаття 44. Льотна придатність екземпляра цивільного повітряного судна</p> <p>1. Окрім випадків, передбачених абзацом другим цієї частини та частиною другою цієї статті, на кожне цивільне повітряне судно, внесене до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, видається відповідно до авіаційних правил України уповноваженим органом з питань цивільної авіації сертифікат льотної придатності відповідного зразка, який засвідчує відповідність його конструкції та експлуатаційної документації схваленій типовій конструкції, а також</p>

<p>норма відсутня</p> <p>2. У разі невідповідності повітряного судна вимогам льотної придатності уповноважений орган з питань цивільної авіації замість сертифіката льотної придатності може видати дозвіл на виконання польотів, якщо встановлено, що повітряне судно здатне безпечно виконувати основний політ за умови дотримання встановлених обмежень.</p> <p>Перелік умов, за яких може бути видано дозвіл на виконання польотів, установлюється авіаційними правилами України. На таких повітряних суднах не дозволяється здійснювати комерційні перевезення багажу, вантажу, пошти та пасажирів і виконувати авіаційні роботи за плату, наймом або договором чартеру та проводити навчання.</p> <p>На імпортоване в Україну повітряне судно, що планується використовувати в авіації загального призначення, маса якого не перевищує 5700 кілограмів для літаків та 3180 кілограмів для гелікоптерів і типова конструкція якого сертифікована уповноваженим органом</p>	<p>стан придатності повітряного судна до польотів.</p> <p>На цивільне повітряне судно нескладної конструкції, оснащене двигуном з максимальною злітною масою 2730 кг або менше, планер, мотопланер або аеростат, що не розроблено та/або виготовлено в Україні та яке не використовуватиметься в комерційному повітряному транспорті типова конструкція якого має схвалення Європейського агентства з безпеки польотів (European Aviation Safety Agency - EASA), уповноважений орган з питань цивільної авіації може видати сертифікат льотної придатності без схвалення його типової конструкції.</p> <p>2. У разі невідповідності повітряного судна вимогам льотної придатності уповноважений орган з питань цивільної авіації замість сертифіката льотної придатності може видати дозвіл на виконання польотів, якщо встановлено, що повітряне судно здатне безпечно виконувати основний політ за умови дотримання встановлених обмежень.</p> <p>Перелік умов, за яких може бути видано дозвіл на виконання польотів, установлюється авіаційними правилами України. На таких повітряних суднах не дозволяється здійснювати комерційні перевезення багажу, вантажу, пошти та пасажирів і виконувати авіаційні роботи за плату, наймом або договором чартеру та проводити навчання.</p> <p>На цивільне повітряне судно нескладної конструкції, оснащене двигуном, з максимальною злітною масою 2730 кг або менше, планер, мотопланер або аеростат, що не розроблено та/або виготовлено в Україні та не використовуватиметься у комерційному повітряному транспорті</p>
--	---

<p>держави-розробника або спеціалізованою установою, видається дозвіл на виконання польотів без схвалення його типової конструкції уповноваженим органом з питань цивільної авіації за умови позитивного висновку зазначеного органу про можливість та умови його експлуатації і подання уповноваженому органу з питань цивільної авіації необхідної інформації для видачі такого висновку та забезпечення нагляду.</p> <p>3. У разі виконання польоту в повітряному просторі інших держав експлуатант повітряного судна, на яке видано дозвіл на виконання польотів, перед початком польоту має отримати дозвіл відповідних уповноважених органів цих держав.</p> <p>4. Цивільне повітряне судно в разі застосування до нього вимог щодо шуму на місцевості та емісії шкідливих речовин авіаційних двигунів повинно бути сертифіковане на відповідність авіаційним правилам України.</p> <p>5. З метою встановлення відповідності повітряного судна нормативам у сфері захисту навколишнього природного середовища уповноважений орган з питань цивільної авіації видає сертифікат повітряного судна щодо шуму на місцевості.</p> <p>6. Сертифікація планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних</p>	<p>або у комерційній спеціалізованій експлуатації або експлуатації комерційної схваленої організації з підготовки пілотів, і типова конструкція якого сертифікована іншою державою-розробником, видається дозвіл на виконання польотів без схвалення його типової конструкції уповноваженим органом з питань цивільної авіації в разі схвалення умов його експлуатації і подання уповноваженому органу з питань цивільної авіації необхідної інформації для схвалення таких умов та забезпечення нагляду.</p> <p>норму виключено</p> <p>3. Цивільне повітряне судно в разі застосування до нього вимог щодо шуму на місцевості та емісії шкідливих речовин авіаційних двигунів повинно бути сертифіковане на відповідність авіаційним правилам України.</p> <p>4. З метою встановлення відповідності повітряного судна нормативам у сфері захисту навколишнього природного середовища уповноважений орган з питань цивільної авіації видає сертифікат повітряного судна щодо шуму на місцевості.</p> <p>5. Сертифікація планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних суден аматорської конструкції, аеростатичних апаратів та допоміжних пристроїв, що впливають на безпеку польотів, здійснюється установою, визначеною уповноваженим органом з питань цивільної авіації, за участю розробника</p>
--	--

<p>суден аматорської конструкції, аеростатичних апаратів та допоміжних пристроїв, що впливають на безпеку польотів, здійснюється установою, визначеною уповноваженим органом з питань цивільної авіації, за участю розробника зазначених повітряних суден і відповідних федерацій та асоціацій.</p> <p>Видача дозволів на виконання польотів з метою засвідчення льотної придатності, а також контроль за підтриманням льотної придатності у процесі експлуатації зазначених у цій статті повітряних суден здійснюються в порядку, передбаченому правилами, встановленими уповноваженим органом з питань цивільної авіації.</p>	<p>зазначених повітряних суден і відповідних федерацій та асоціацій.</p> <p>Видача дозволів на виконання польотів з метою засвідчення льотної придатності, а також контроль за підтриманням льотної придатності у процесі експлуатації зазначених у цій статті повітряних суден здійснюються в порядку, передбаченому правилами, встановленими уповноваженим органом з питань цивільної авіації.</p>
<p>Стаття 46. Польоти повітряних суден</p> <p>4. Випробувальні польоти повітряних суден цивільної авіації на території України виконуються лише з аеродромів або злітно-посадкових майданчиків, сертифікованих або допущених до експлуатації згідно з авіаційними правилами України.</p> <p>5. Міжнародні польоти іноземних безпілотних цивільних повітряних суден виконуються на підставі спеціального дозволу уповноваженого органу з питань цивільної авіації, що видається за погодженням з Міністерством оборони України в порядку, встановленому авіаційними правилами України.</p> <p>6. Для виконання польоту необхідно отримати від уповноваженого органу з питань цивільної авіації дозвіл на виліт цивільного повітряного судна з аеродрому України, приліт повітряного судна до аеродрому України або на проліт територією України, за винятком</p>	<p>Стаття 46. Польоти повітряних суден</p> <p>4. Випробувальні польоти повітряних суден цивільної авіації на території України виконуються лише з аеродромів, сертифікованих (верифікованих) згідно з авіаційними правилами України.</p> <p>5. Міжнародні польоти іноземних безпілотних цивільних повітряних суден виконуються на підставі спеціального дозволу органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що видається за погодженням з Міністерством оборони України в порядку, встановленому авіаційними правилами України.</p> <p>6. Для виконання польоту необхідно отримати від органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху дозвіл на виліт цивільного повітряного судна з аеродрому України, приліт повітряного</p>

<p>випадків, установлених авіаційними правилами України.</p> <p>7. Порядок подання запиту щодо видачі такого дозволу, умови та порядок його видачі встановлюються авіаційними правилами України.</p>	<p>судна до аеродрому України або на проліт територією України, за винятком випадків, установлених авіаційними правилами України.</p> <p>7. Порядок подання запиту щодо видачі такого дозволу, умови та порядок його видачі визначаються органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України.</p>
<p>Стаття 52. Підготовка, перепідготовка, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу і персоналу з наземного обслуговування норма відсутня</p>	<p>Стаття 52. Підготовка, перепідготовка, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу і персоналу з наземного обслуговування</p> <p>4. Вимоги до компетентностей дистанційного пілота, його підготовки, перепідготовки, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації встановлюються авіаційними правилами України.</p>
<p>Стаття 63. Аеродроми (вертодроми) норма відсутня</p>	<p>Стаття 63. Аеродроми (вертодроми)</p> <p>3. Класифікація аеродромів здійснюється в залежності від інфраструктури та його обладнання, обсягів та видів перевезень в порядку встановленому авіаційними правилами України.</p>
<p>Стаття 64. Державна реєстрація аеродромів</p> <p>1. Цивільні аеродроми підлягають державній реєстрації.</p> <p>Державний реєстр аеродромів цивільної авіації України веде уповноважений орган з питань цивільної авіації.</p> <p>2. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може відмовити заявнику у виключенні з Державного</p>	<p>Стаття 64. Верифікація аеродромів (вертодромів)</p> <p>1. Аеродроми, на яких не здійснюється приймання і відправлення повітряних суден, що виконують повітряні перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти та придатні тільки для виконання польотів повітряними суднами за правилами візуальних польотів підлягають верифікації в порядку,</p>

<p>реєстру аеродромів цивільної авіації України цивільного аеродрому в разі, якщо аеродром є важливим для забезпечення інтересів держави щодо збереження транспортної системи у відповідному регіоні.</p> <p>3. Не підлягають державній реєстрації в Державному реєстрі аеродромів цивільної авіації України злітно-посадкові майданчики.</p>	<p>визначеному авіаційними правилами України.</p>
<p>Стаття 65. Сертифікація аеродрому</p> <p>1. Цивільні аеродроми України та аеродроми спільного використання підлягають сертифікації. Сертифікація аеродрому включає в себе оцінку всіх елементів та об'єктів аеродрому на відповідність вимогам, установленим авіаційними правилами України.</p> <p>3. Якщо утримувачами сертифіката аеродрому, сертифіката наземного обслуговування та провайдера аеронавігаційного обслуговування є різні юридичні особи, між ними укладається угода з визначенням меж відповідальності, порядку взаємодії, прав та обов'язків стосовно забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки.</p> <p>4. Утримувачі сертифікатів аеродрому, провайдера аеронавігаційного обслуговування та наземного обслуговування несуть відповідальність за дотримання вимог, установлених авіаційними правилами України, і безпосередньо забезпечують безпеку та регулярність польотів, безпечну експлуатацію аеродрому та</p>	<p>Стаття 65. Сертифікація аеродрому</p> <p>1. Цивільні аеродроми України та аеродроми спільного використання підлягають сертифікації, якщо на них здійснюється приймання і відправлення повітряних суден, що виконують повітряні перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти. Сертифікація аеродрому включає в себе оцінку всіх елементів та об'єктів аеродрому на відповідність вимогам, установленим авіаційними правилами України.</p> <p>3. Якщо утримувачами сертифіката аеродрому, провайдера аеронавігаційного обслуговування та суб'єкт наземного обслуговування є різні юридичні особи, між ними укладається угода з визначенням меж відповідальності, порядку взаємодії, прав та обов'язків стосовно забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки.</p> <p>4. Утримувачі сертифікатів аеродрому, провайдера аеронавігаційного обслуговування та суб'єкт наземного обслуговування несуть відповідальність за дотримання вимог, установлених авіаційними правилами України, і безпосередньо забезпечують безпеку та регулярність польотів, безпечну експлуатацію аеродрому та аеропорту і</p>

аеропорту і захист інтересів споживачів аеропортових послуг.	захист інтересів споживачів аеропортових послуг.
<p>Стаття 67. Маркірування аеродромів, злітно-посадкових майданчиків</p> <p>1. Аеродроми, злітно-посадкові майданчики та їх елементи повинні мати маркірувальні знаки відповідно до вимог авіаційних правил України для аеродромів цивільної авіації.</p> <p>2. Встановлення та розміщення на приаеродромній території будь-яких знаків, пристроїв і позначень, подібних до маркірувальних знаків, що використовуються для розпізнавання аеродрому, злітно-посадкового майданчика та їх елементів, забороняються.</p>	<p>Стаття 67. Маркірування аеродромів</p> <p>1. Аеродроми та їх елементи повинні мати маркірувальні знаки відповідно до вимог авіаційних правил України.</p> <p>2. Встановлення та розміщення на приаеродромній території будь-яких знаків, пристроїв і позначень, подібних до маркірувальних знаків, що використовуються для розпізнавання аеродрому та його елементів, забороняються.</p>
<p>Стаття 69. Приаеродромна територія. Будівництво на приаеродромній території</p> <p>4. Інформація про розміри приаеродромної території доводиться експлуатантом аеродрому або постійного злітно-посадкового майданчика чи уповноваженою ним особою до відома відповідних органів місцевого самоврядування, на території здійснення повноважень яких знаходиться земельна ділянка, яка повністю чи частково належить до приаеродромної території. Розмір приаеродромної території залежить від розмірів аеродрому та визначається авіаційними правилами України.</p> <p>11. Будь-яка шкода, заподіяна власникові або експлуатантові аеродрому, постійного злітно-посадкового майданчика чи аеропорту та споживачу їхніх послуг, у тому числі експлуатанту повітряного судна, внаслідок порушень, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією чи</p>	<p>Стаття 69. Приаеродромна територія. Будівництво на приаеродромній території</p> <p>4. Інформація про розміри приаеродромної території доводиться експлуатантом аеродрому чи уповноваженою ним особою до відома відповідних органів місцевого самоврядування, на території здійснення повноважень яких знаходиться земельна ділянка, яка повністю чи частково належить до приаеродромної території. Розмір приаеродромної території залежить від розмірів аеродрому та визначається авіаційними правилами України.</p> <p>11. Будь-яка шкода, заподіяна власникові або експлуатантові аеродрому чи аеропорту та споживачу їхніх послуг, у тому числі експлуатанту повітряного судна, внаслідок порушень, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією чи іншою діяльністю на приаеродромній території, підлягає відшкодуванню відповідно до закону.</p>

<p>іншою діяльністю на приаеродромній території, підлягає відшкодуванню відповідно до закону.</p>	
<p>Стаття 72. Експлуатант аеропорту</p> <p>2. Експлуатант аеропорту (аеродрому), злітно-посадкового майданчика повинен вжити заходів для унеможливлення зльоту повітряного судна на підставі звіту державного інспектора про перевірку, складеного в межах повноважень, визначених пунктом 5 частини першої статті 16 цього Кодексу.</p>	<p>Стаття 72. Експлуатант аеропорту</p> <p>2. Експлуатант аеропорту (аеродрому) повинен вжити заходів для унеможливлення зльоту повітряного судна на підставі звіту державного інспектора про перевірку, складеного в межах повноважень, визначених пунктом 5 частини першої статті 16 цього Кодексу.</p>
<p>Стаття 77. Наземне обслуговування в аеропортах і на аеродромах</p> <p>2. Суб'єкти авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування, що підлягають обов'язковій сертифікації, провадять свою діяльність на території аеропорту та аеродрому на підставі відповідного сертифіката, виданого уповноваженим органом з питань цивільної авіації, а також договору, укладеного з експлуатантом аеропорту (аеродрому).</p>	<p>Стаття 77. Наземне обслуговування в аеропортах і на аеродромах</p> <p>2. Вимоги до надання послуг з наземного обслуговування встановлюються авіаційними правилами України. Відповідність вимогам забезпечується суб'єктами авіаційної діяльності за декларативним принципом.</p> <p>Суб'єкти авіаційної діяльності надають послуги з наземного обслуговування на підставі декларації про відповідність, а також договору, укладеного з експлуатантом аеропорту (аеродрому).</p> <p>Контроль за дотриманням суб'єктами авіаційної діяльності вимог до надання послуг з наземного обслуговування здійснюється експлуатантом аеропорту (аеродрому).</p>
<p>Стаття 85. Організація забезпечення авіаційної безпеки</p> <p>3. З метою координації та взаємодії на державному рівні всіх органів виконавчої влади щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання утворюється дорадчий орган, положення про який</p>	<p>Стаття 85. Організація забезпечення авіаційної безпеки</p> <p>3. З метою координації та взаємодії на державному рівні всіх органів виконавчої влади щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання та спрощення формальностей при авіаційних перевезеннях утворюється</p>

<p>затверджується Кабінетом Міністрів України.</p> <p>9. У загальній системі сертифікації суб'єктів авіаційної діяльності або допуску до авіаційної діяльності перевіркам на відповідність вимогам авіаційної безпеки підлягають:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) експлуатанти; 2) аеропорти, аеродроми, злітно-посадкові майданчики; 	<p>дорадчий орган, положення про який затверджується Кабінетом Міністрів України.</p> <p>9. У загальній системі сертифікації суб'єктів авіаційної діяльності або допуску до авіаційної діяльності перевіркам на відповідність вимогам авіаційної безпеки підлягають:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) експлуатанти; 2) аеропорти, аеродроми;
<p>Стаття 92. Загальні умови ліцензування</p> <p>1. Авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів та/або вантажу за плату та/або за наймом, повинен мати ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом, яка видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації згідно із законодавством України.</p> <p>2. Перевезення пасажирів, вантажу за плату та/або за наймом без ліцензії забороняється.</p>	<p>Стаття 92. Загальні умови ліцензування</p> <p>1. Авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів за плату та/або за наймом, повинен мати ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів повітряним транспортом, яка видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації згідно із законодавством України.</p> <p>2. Перевезення пасажирів, небезпечного вантажу, небезпечних відходів за плату та/або за наймом без ліцензії забороняється.</p>
<p>Стаття 93. Забезпечення авіаційного перевізника</p> <p>1. Суб'єкти господарювання, що отримують ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом, та авіаперевізники, які мають таку ліцензію, повинні мати у своєму розпорядженні хоча б одне повітряне судно у власності або за лізингом (крім лізингу з екіпажем).</p>	<p>Стаття 93. Забезпечення авіаційного перевізника</p> <p>1. Суб'єкти господарювання, що отримують ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів повітряним транспортом, та авіаперевізники, які мають таку ліцензію, повинні мати у своєму розпорядженні хоча б одне повітряне судно у власності або за лізингом (крім лізингу з екіпажем).</p>

<p>Стаття 94. Умови виконання повітряних перевезень українським авіаперевізником</p> <p>2. Для виконання польотів з перевезення пасажирів, багажу та/або вантажу, пошти за плату та/або за наймом авіаперевізник повинен мати відповідне право на експлуатацію певної повітряної лінії.</p> <p>3. Право на експлуатацію повітряної лінії надається уповноваженим органом з питань цивільної авіації за письмовою заявою авіаперевізника щодо певних повітряних ліній на виконання:</p> <p>1) регулярних повітряних перевезень у межах України;</p> <p>3) чартерних міжнародних повітряних перевезень з/до України або в межах України, що становлять систематичну серію, не менше одного рейсу на тиждень або не менше трьох рейсів на місяць;</p> <p>4) авіаційних перевезень в інших державах.</p>	<p>Стаття 94. Умови виконання повітряних перевезень українським авіаперевізником</p> <p>2. Для виконання польотів з перевезення пасажирів, багажу та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів, пошти за плату та/або за наймом авіаперевізник повинен мати відповідне право на експлуатацію певної повітряної лінії.</p> <p>3. Право на експлуатацію повітряної лінії надається уповноваженим органом з питань цивільної авіації за письмовою заявою авіаперевізника щодо певних повітряних ліній на виконання:</p> <p>виключено;</p> <p>2) чартерних міжнародних повітряних перевезень з/до України, що становлять систематичну серію, не менше одного рейсу на тиждень або не менше трьох рейсів на місяць;</p> <p>виключено;</p>
<p>Стаття 95. Умови здійснення повітряних перевезень іноземним авіаперевізником</p> <p>6. Право на експлуатацію повітряної лінії надається уповноваженим органом з питань цивільної авіації за письмовою заявою іноземного авіаперевізника щодо певних повітряних ліній на здійснення:</p> <p>3) чартерних повітряних перевезень до/з України або в межах України, що становлять систематичну серію, не менше одного рейсу на тиждень або не менше трьох рейсів на місяць.</p>	<p>Стаття 95. Умови здійснення повітряних перевезень іноземним авіаперевізником</p> <p>6. Право на експлуатацію повітряної лінії надається уповноваженим органом з питань цивільної авіації за письмовою заявою іноземного авіаперевізника щодо певних повітряних ліній на здійснення:</p> <p>3) чартерних повітряних перевезень до/з України, що становлять систематичну серію, не менше одного рейсу на тиждень або не менше трьох рейсів на місяць.</p>

<p>Стаття 97. Повітряні перевезення небезпечних вантажів</p> <p>3. Суб'єкти, що провадять діяльність, пов'язану з наданням послуг з продажу повітряних перевезень вантажів, у тому числі небезпечних, повинні бути сертифіковані уповноваженим органом з питань цивільної авіації на відповідність вимогам авіаційних правил України.</p>	<p>Стаття 97. Повітряні перевезення небезпечних вантажів</p> <p>виключено</p>
<p>Стаття 98. Продаж повітряних перевезень, договір повітряного перевезення</p> <p>8. Суб'єктом, що надає агентські послуги з продажу повітряних перевезень, є юридична особа, яка здійснює діяльність з продажу повітряних перевезень за дорученням авіаперевізника або генерального агента на підставі договору. Такі суб'єкти повинні бути сертифіковані уповноваженим органом з питань цивільної авіації на відповідність вимогам авіаційних правил України. Суб'єкти, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень, при здійсненні продажу повітряних перевезень повинні використовувати автоматизовані системи бронювання.</p> <p>9. Суб'єктом, який здійснює підготовку персоналу з організації та/або продажу повітряних перевезень, є юридична особа, яка здійснює професійну підготовку фахівців з організації та/або продажу повітряних перевезень. Такий суб'єкт підлягає сертифікації уповноваженим органом з питань цивільної авіації на відповідність вимогам авіаційних правил України.</p>	<p>Стаття 98. Продаж повітряних перевезень, договір повітряного перевезення</p> <p>8. Суб'єктом, що надає агентські послуги з продажу повітряних перевезень, є юридична особа, яка здійснює діяльність з продажу повітряних перевезень за дорученням авіаперевізника або генерального агента на підставі договору. Суб'єкти, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень, при здійсненні продажу повітряних перевезень повинні використовувати автоматизовані системи бронювання.</p> <p>виключено</p>
<p>Стаття 113. Організація та проведення пошуку і рятування</p>	<p>Стаття 113. Організація та проведення пошуку і рятування</p>

<p>5. Організація та проведення пошуку і рятування повітряних суден на аеродромі та в районі відповідальності аеродрому (злітно-посадкового майданчика) за пошук і рятування покладається на експлуатанта аеродрому (злітно-посадкового майданчика).</p>	<p>5. Організація та проведення пошуку і рятування повітряних суден на аеродромі та в районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування покладається на експлуатанта аеродрому.</p>
<p>Стаття 118. Обов'язки суб'єктів авіаційної діяльності з авіаційного страхування</p> <p>6. Аеропорт та сертифіковані суб'єкти наземного обслуговування зобов'язані страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам.</p> <p>норма відсутня</p>	<p>Стаття 118. Обов'язки суб'єктів авіаційної діяльності з авіаційного страхування</p> <p>6. Аеропорт та суб'єкти наземного обслуговування зобов'язані страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам.</p> <p>9. Експлуатант безпілотного повітряного судна зобов'язаний страхувати відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам.</p>
<p>Стаття 127. Фінансові санкції, що застосовуються до юридичних осіб - суб'єктів авіаційної діяльності</p> <p>1. За правопорушення в галузі цивільної авіації до юридичних осіб - суб'єктів авіаційної діяльності застосовуються фінансові санкції у вигляді штрафу:</p> <p>1) від п'яти до восьми тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі:</p> <p>здійснення повітряних перевезень без відповідного дозволу на експлуатацію повітряної лінії або порушення обмежень, встановлених таким дозволом;</p> <p>норма відсутня</p>	<p>Стаття 127. Фінансові санкції, що застосовуються до суб'єктів авіаційної діяльності</p> <p>1. За правопорушення в галузі цивільної авіації до суб'єктів авіаційної діяльності застосовуються фінансові санкції у вигляді штрафу:</p> <p>1) від п'яти до восьми тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі:</p> <p>здійснення повітряних перевезень без відповідного права на експлуатацію певної повітряної лінії або порушення обмежень, встановлених таким правом;</p> <p>перешкоджання виконанню обов'язків та здійсненню прав державним інспектором або особою, уповноваженою на проведення перевірки, що визначені у статті 16 цього Кодексу;</p>

<p>2) від двох до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі: здійснення на аеродромній території діяльності, визначеної частиною другою статті 69 цього Кодексу, без погодження з експлуатантом аеродрому та уповноваженим органом з питань цивільної авіації; допуску персоналу з наземного обслуговування до роботи без відповідного сертифіката;</p> <p>4) від п'ятисот до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі: надання дозволу експлуатантом аеродрому (вертодрому, злітно-посадкового майданчика) на здійснення посадок і вильотів повітряних суден на аеродромі (вертодромі, злітно-посадковому майданчику), який не має сертифіката (посвідчення про допуск до експлуатації) або має сертифікат (посвідчення про допуск до експлуатації), строк дії якого закінчився;</p>	<p>2) від двох до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі:</p> <p>виключено</p> <p>умисного направлення лазерного випромінювання у напрямку повітряного судна, яке виконує політ, руління, зліт і посадку;</p> <p>4) від п'ятисот до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі: надання дозволу експлуатантом аеродрому (вертодрому) на здійснення посадок і вильотів повітряних суден на аеродромі (вертодромі), який не має сертифіката;</p>
<p>Стаття 128. Орган, уповноважений розглядати справи про правопорушення у галузі цивільної авіації</p> <p>3. Штраф може бути накладено на юридичну особу - суб'єкта авіаційної діяльності протягом шести місяців з дня виявлення правопорушення, але не пізніше ніж через три роки з дня його вчинення.</p>	<p>Стаття 128. Орган, уповноважений розглядати справи про правопорушення у галузі цивільної авіації</p> <p>3. Штраф може бути накладено на суб'єкта авіаційної діяльності протягом року з дня виявлення правопорушення, але не пізніше ніж через три роки з дня його вчинення.</p>

<p>4. У разі вчинення юридичними особами - суб'єктами авіаційної діяльності двох або більше правопорушень штрафи накладаються за кожне вчинене правопорушення окремо.</p>	<p>4. У разі вчинення суб'єктами авіаційної діяльності двох або більше правопорушень штрафи накладаються за кожне вчинене правопорушення окремо.</p>
<p>Стаття 129. Порядок накладення, оплати та стягнення штрафів за правопорушення в галузі цивільної авіації</p> <p>1. Підставою для розгляду справи про правопорушення в галузі цивільної авіації, які зазначені в статті 127 цього Кодексу, є протокол.</p> <p>2. Протоколи про правопорушення в галузі цивільної авіації мають право складати керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації та його заступники, державні інспектори та уповноважені на проведення перевірок посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації, керівники аеропортів, начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники.</p> <p>3. Справа про правопорушення в галузі цивільної авіації розглядається в п'ятнадцятиденний строк з дня одержання уповноваженим органом з питань цивільної авіації протоколу про правопорушення в галузі цивільної авіації.</p> <p>4. Штраф сплачується не пізніше п'ятнадцяти днів з дня вручення або отримання суб'єктом авіаційної діяльності надісланої копії постанови уповноваженого органу з питань цивільної авіації про накладення штрафу.</p>	<p>Стаття 129. Порядок накладення, оплати та стягнення штрафів за правопорушення в галузі цивільної авіації</p> <p>1. Підставою для розгляду справи про правопорушення в галузі цивільної авіації, які зазначені в статті 127 цього Кодексу, є протокол.</p> <p>2. Протоколи про правопорушення в галузі цивільної авіації мають право складати керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації та його заступники, державні інспектори та уповноважені на проведення перевірок посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації, керівники аеропортів, начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники.</p> <p>3. Справа про правопорушення в галузі цивільної авіації розглядається в п'ятнадцятиденний строк з дня одержання уповноваженим органом з питань цивільної авіації протоколу про правопорушення в галузі цивільної авіації.</p> <p>4. Штраф сплачується не пізніше тридцяти днів з дня надіслання суб'єкту авіаційної діяльності копії постанови уповноваженого органу з питань цивільної авіації про накладення штрафу.</p> <p>5. Копія завіреного банком платіжного документа, що засвідчує факт сплати штрафу у повному обсязі,</p>

5. Копія завіреного банком платіжного документа, що засвідчує факт сплати штрафу у повному обсязі, надсилається до уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

6. У разі якщо штраф не сплачено у строки, встановлені частиною четвертою цієї статті, примусове виконання постанови про накладення штрафу здійснюється державною виконавчою службою в порядку, встановленому Законом України «Про виконавче провадження».

надсилається до уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

6. У разі якщо штраф не сплачено у строки, встановлені частиною четвертою цієї статті, примусове виконання постанови про накладення штрафу здійснюється державною виконавчою службою в порядку, встановленому Законом України «Про виконавче провадження».

Якщо штраф за правопорушення у галузі цивільної авіації, що вчинене на тимчасово окупованій території, не сплачено у строки, встановлені частиною четвертою цієї статті, він стягуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації в судовому порядку. Позов щодо стягнення такого штрафу може бути подано уповноваженим органом з питань цивільної авіації незалежно від дати винесення постанови про накладення штрафу за правопорушення у галузі цивільної авіації протягом періоду існування режиму тимчасової окупації, а з моменту повернення тимчасово окупованої території під загальну юрисдикцію України протягом трьох років.

Позов подається до суду за місцем складання протоколу про правопорушення у галузі цивільної авіації.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації звільняється від сплати судового збору під час розгляду таких справ в усіх судових інстанціях.

7. Суми штрафів зараховуються до Державного бюджету України.

8. Порядок накладення і стягнення штрафів за порушення вимог

<p>7. Суми штрафів зараховуються до Державного бюджету України.</p>	<p>законодавства у галузі цивільної авіації затверджується Кабінетом Міністрів України.</p>
<p>норма відсутня</p>	<p>Стаття 111¹. Умисне направлення лазерного випромінювання у напрямку повітряного судна, яке виконує політ, руління, зліт і посадку</p> <p>Умисне направлення лазерного випромінювання у напрямку повітряного судна, яке виконує політ, руління, зліт і посадку, -</p> <p>тягне за собою накладення штрафу на громадян від двохсот до чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб - від трьохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.</p> <p>Те саме діяння, вчинене повторно протягом року після накладення адміністративного стягнення -</p> <p>тягне за собою накладення штрафу на громадян від чотирьохсот до шестиста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб – від шестиста до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.</p>
<p>Стаття 222. Органи Національної поліції</p> <p>Органи Національної поліції розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення громадського порядку, правил дорожнього руху, правил паркування транспортних засобів, правил, що забезпечують безпеку руху транспорту, правил користування засобами транспорту, правил,</p>	<p>Стаття 222. Органи Національної поліції</p> <p>Органи Національної поліції розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення громадського порядку, правил дорожнього руху, правил паркування транспортних засобів, правил, що забезпечують безпеку руху транспорту, правил користування засобами транспорту, правил, спрямованих на</p>

спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на транспорті, а також про незаконний відпуск і незаконне придбання бензину або інших паливно-мастильних матеріалів (статті 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частина перша статті 44, стаття 89, частина друга статті 106⁻¹, частини перша, друга, третя, четверта і шоста статті 109, стаття 110, частина третя статті 114, частина перша статті 115, стаття 116⁻², частина друга статті 117, частини перша і друга статті 119, частини перша, друга, третя, п'ята, шоста, восьма, десята і одинадцята статті 121, статті 121⁻¹, 121⁻², частини перша, друга, третя, п'ята і шоста статті 122, частина перша статті 123, 124⁻¹, 125, частини перша, друга і четверта статті 126, частини перша, друга і третя статті 127, статті 128-129, частина перша статті 132⁻¹, частини перша, друга та п'ята статті 133, частини третя, шоста, восьма, дев'ята, десята і одинадцята статті 133⁻¹, частина друга статті 135, стаття 136 (за винятком порушень на автомобільному транспорті), стаття 137, частини перша, друга і третя статті 140, статті 148, 151, частини шоста, сьома і восьма статті 152⁻¹, статті 161, 164⁻⁴, статтею 175⁻¹ (за винятком порушень, вчинених у місцях, заборонених рішенням відповідної сільської, селищної, міської ради), статтями 176, 177, частини перша і друга статті 178, статті 180, 181⁻¹, частина перша статті 182, статті 183, 192, 194, 195).

забезпечення схоронності вантажів на транспорті, а також про незаконний відпуск і незаконне придбання бензину або інших паливно-мастильних матеріалів (статті 80 і 81 (в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частина перша статті 44, стаття 89, частина друга статті 106⁻¹, частини перша, друга, третя, четверта і шоста статті 109, стаття 110, **стаття 111¹**, частина третя статті 114, частина перша статті 115, стаття 116⁻², частина друга статті 117, частини перша і друга статті 119, частини перша, друга, третя, п'ята, шоста, восьма, десята і одинадцята статті 121, статті 121⁻¹, 121⁻², частини перша, друга, третя, п'ята і шоста статті 122, частина перша статті 123, 124⁻¹, 125, частини перша, друга і четверта статті 126, частини перша, друга і третя статті 127, статті 128-129, частина перша статті 132⁻¹, частини перша, друга та п'ята статті 133, частини третя, шоста, восьма, дев'ята, десята і одинадцята статті 133⁻¹, частина друга статті 135, стаття 136 (за винятком порушень на автомобільному транспорті), стаття 137, частини перша, друга і третя статті 140, статті 148, 151, частини шоста, сьома і восьма статті 152⁻¹, статті 161, 164⁻⁴, статтею 175⁻¹ (за винятком порушень, вчинених у місцях, заборонених рішенням відповідної сільської, селищної, міської ради), статтями 176, 177, частини перша і друга статті 178, статті 180, 181⁻¹, частина перша статті 182, статті 183, 192, 194, 195).

<p>норма відсутня</p>	<p>Стаття 282¹. Умисне направлення лазерного випромінювання у напрямку повітряного судна, яке виконує політ, руління, зліт і посадку</p> <p>1. Умисне направлення лазерного випромінювання у напрямку повітряного судна, яке виконує політ, руління, зліт і посадку, якщо це створило загрозу безпеці польотів, - карається штрафом до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років.</p> <p>2. Те саме діяння, якщо воно спричинило потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження, чи вчинене повторно, або призвело до авіаційної події, пожежі чи інших тяжких наслідків, - карається позбавленням волі на строк від двох до п'яти років.</p> <p>3. Діяння, передбачені частиною першою або другою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей, - караються позбавленням волі на строк від п'яти до дванадцяти років.</p>
<p>Стаття 5. Пільги щодо сплати судового збору</p> <p>1. Від сплати судового збору під час розгляду справи в усіх судових інстанціях звільняються:</p> <p>норма відсутня</p>	<p>Стаття 5. Пільги щодо сплати судового збору</p> <p>1. Від сплати судового збору під час розгляду справи в усіх судових інстанціях звільняються:</p> <p>24) позивачі – за подання позовів щодо стягнення штрафів за правопорушення у галузі цивільної авіації, які вчинені суб'єктами авіаційної діяльності на тимчасово окупованій території.</p>