

Ю. І. Пивовар,
кандидат юридичних наук, професор
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8258-7930>

О. І. Сторощук,
аспірант

О. В. Дирієнко,
студент

СФЕРА Й ОБ'ЄКТ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРАВООХОРОННОЇ ФУНКЦІЇ ДЕРЖАВИ В АВІАЦІЇ

Національний авіаційний університет
проспект Любомира Гузара, 1, 03680, Київ, Україна
E-mail: pyvovaryi@nau.edu.ua

Мета: визначення сфери й об'єкту адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в авіації. **Методи дослідження:** міжгалузевий підхід при застосуванні історико-правового методу, що дозволив дослідити ретроспективу розвитку поняття «авіація», «авіаційна діяльність»; методів аналізу і синтезу, за допомогою яких визначено сутність об'єкту адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації; формально-юридичного методу, важливого при вивченні нормативно-правових положень, а також методу юридичної формалізації – при формулюванні дефініцій, рекомендованих для закріплення їх у нормативних актах. **Результати:** сформульовано поняття авіації як галузі; визначено зміст поняття авіаційної галузі, здійснено класифікацію видів авіації; розроблено дефініцію поняття сфери й об'єкту адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації. **Обговорення:** актуалізується теза про необхідність формування ефективного правового режиму реалізації правоохоронної функції держави для кожного з існуючих нині видів авіації, а також розроблення концепцій готовності до впровадження спеціальних правових режимів для новостворених видів авіації. Сферою адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації визначається уся авіаційна транспортна система, що включає виробництво літальних апаратів, їх використання у повітряному просторі, а також діяльність із організації повітряного руху України.

Ключові слова: авіація; види авіації; авіаційна діяльність; правоохоронна функція в авіації; об'єкт адміністративно-правового забезпечення.

Постановка проблеми та її актуальність.

Розвиток авіаційної галузі в сучасних умовах численних різноманітних викликів і ризиків, у тому числі через пандемію, для багатьох країн світу став неможливим, а сама галузь стала інвестиційно невиправданою й непривабливою, авіаційні послуги – недоступними для населення, що врешті-решт призводить до виходу з авіаційного ринку провідних зарубіжних авіаційних компаній і згорання діяльності, в

тому числі внаслідок банкрутства, національних.

Водночас, для підтримки авіаційної галузі в таких умовах надзвичайно важливим перед державою та суб'єктами авіаційної діяльності постає завдання охорона й захист правопорядку й безпеки цієї галузі. Як свідчить статистика авіаційних подій та інцидентів в Україні та за її межами, найбільш уразливою категорією у авіаційних відносинах, що потребує першоряд-

ної уваги з боку держави й відповідних її владних органів, є громадяни – отримувачі авіаційних послуг, авіаційний персонал та інші працівники цієї галузі. Саме для охорони й захисту їх прав та інтересів, у тому числі відновлення у разі порушень, в державі має функціонувати ефективний механізм формування й реалізації правоохоронної функції загалом, та в галузі авіації зокрема.

І хоча останнім часом відбулося суттєве оновлення повітряного законодавства, прийнято нові концепції й стратегії, проте найбільша дієвість правоохоронної функції у цій стратегічній галузі України, на жаль, поки що відбувається лише за напрямом розслідування авіаційних подій та інцидентів. Тому, для розбудови ефективного механізму реалізації даної функції за усіма її напрямками, особливо превентивного, профілактичного в авіації, актуальним постає питання розробки теоретично-правової моделі адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в авіації.

Мета дослідження. Враховуючи викладене, в даній роботі акцентовано дослідницьку увагу на одному з елементів вказаної моделі – на визначенні сфери й об'єкту адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в авіації, що відображає мету даної статті. Для досягнення цієї мети методологічно означено вирішення декількох основних завдань, а саме: здійснення аналізу правового поняття авіації як галузі; визначення змісту цього поняття з окресленням видів авіації; розроблення авторського визначення поняття сфери адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації.

Методологія дослідження ґрунтується на міжгалузевому підході при застосуванні загальнонаукових та спеціальних юридичних методів пізнання. Зокрема, історико-правовий метод дозволив дослідити ретроспективу розвитку поняття «авіація», «авіаційна діяльність», окремих видів авіації в нормативно-правових актах України за період з 1993 р. до 2020 р. Методи абстрагування й узагальнення дозволили відокремити сутнісні властивості поняття авіації як

галузі та виділення спільних видових ознак, достатніх для віднесення до цієї галузі існуючих різновидів авіаційної діяльності. За допомогою методів аналізу і синтезу визначено сутність об'єкту адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації; а метод юридичної формалізації сприяв формулюванню дефініцій, запропонованих для закріплення їх у нормативних актах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукове підґрунтя дослідження склали наукові праці вчених і дослідників у галузі авіації юридичного, економічного та технічного спрямування. Нормативною основою дослідницької роботи стали акти повітряного законодавства, міжнародно-правові акти з питань цивільної авіації, відомчі накази тощо.

Виклад основного матеріалу. Загальновідомо й визнано, що Україна належить до небагатьох держав, які володіють повним циклом створення авіаційної техніки, і займає значне місце на світовому авіаційному ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації [20]. Забезпечення розвитку авіаційного транспорту та створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень є одним із пріоритетних й водночас гострих завдань, що визначені Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року та потребують невідкладного розв'язання [23].

Вивчаючи феномен «авіація» у різноманітних працях вчених і практиків, слід вказати про неоднозначність його трактування. При цьому, переважаючою є позиція, згідно з якою термін «авіація» розуміється як вид транспорту або промисловості і вживається у відповідній термінологічній конструкції, зокрема як: «авіаційний транспорт», «авіаційна промисловість». Втім, при правовому вивченні цього поняття об'єктом наукового пошуку передовсім є нормативно-правові положення.

Аналіз законодавства України дає підстави відмітити, що в ретроспективному аспекті декілька нормативно-правових актів визначали поняття авіації як галузі. Так, у статті 2 Повітряного кодексу України від 4 травня 1993 р. № 3167-XII (в редакції станом на 16 вересня 2011 р.) зазначалося, що «авіація як галузь – це

усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден» [11]; другим актом, що містив подібне до наведеного визначення, є Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 29 березня 2002 р. № 401, у якій зазначено, що «Авіація – галузь, що є складовою частиною транспортної системи країни, підприємства, установи та організації якої незалежно від форми власності та підпорядкування володіють повітряними суднами та провадять діяльність, пов'язану з використанням повітряного простору» [13]. І хоча вказаними дефініціями науковці та практики користувалися достатньо тривалий період (понад 20 років), проте новий Повітряний кодекс України (далі – ПК України) від 19 травня 2011 р. № 3393-VI та відповідний новий урядовий нормативно-правовий акт (постанова КМ України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 6 грудня 2017 р. № 954), скасувавши попередні акти, не передбачили відповідну норму, чим взагалі позбавили користувачів і правозастосовників нормативного підґрунтя у розумінні й трактуванні поняття «авіації». Отже, нині чинним законодавством не визначається вказане поняття.

Вказане дає підстави для здійснення суб'єктивного трактування наявних законодавчих положень, а також використання передових думок вчених і практиків правників при визначенні поняття авіації як галузі.

З урахуванням предмету нашого вивчення, галузевої спрямованості дослідження, результати пошуку й аналізу наукових джерел вказують на обмежене коло робіт, у яких автори розглядають і пропонують визначення поняття авіації. Більшість виявлених публікацій юридичного фаху присвячені різноманітним питанням саме цивільної авіації, до того ж лише в окремих із них містяться дефініції загального поняття авіації, при цьому цитованих із втрачених на сьогодні чинність нормативно-правових актів. У зв'язку з цим наведемо найбільш репрезентативні й актуальні на сьогодні.

Так, у відносно універсальному широкому розумінні науковець Є.Т. Шереметьєва визначає термін «авіація» як явище, що «включає значно більше аспектів, таких як польоти військових, державних та приватних повітряних суден, виробництво повітряних суден, аеронавігацію, некомерційні повітряні перевезення й спеціальні авіаційні послуги» [25, с. 8]. Вчений О.І. Аксаментов у компаративіському дослідженні поняття і видів авіації хоча й не наводить власне чітке визначення поняття авіації, однак зі змісту його логічних міркувань можна зрозуміти, що з цим поняттям він пов'язує, іншими словами, ним охоплює будь-які відносини в сфері використання повітряного простору, одним з різновидів яких є відносини з використанням повітряного судна для здійснення польотів [2, с. 6]. Дослідник І.С. Похиленко внаслідок аналізу енциклопедичних джерел, зокрема юридичної енциклопедії (у ній зазначається, що авіація – це сфера діяльності людини, пов'язана з пересуванням у повітрі штучно створених літаків та інших літальних апаратів [26]), пропонує інтерпретувати авіацію як діяльність юридичних осіб будь-якої організаційно-правової форми, спрямовану на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів [14, с. 17].

Із наведених та багатьох інших подібних визначень можна виділити дві ключові системуючі спільного для багатьох понятійних формулювань, це: повітряний простір та літальні апарати (або ж повітряні судна загалом).

Для доповнення понятійних складових категорії «авіація» звернемося до аналізу чинних положень базових нормативно-правових актів повітряного законодавства.

Преамбула чинного ПК України, вказуючи на сферу застосування закону, достатньо однозначно називає «діяльність в галузі авіації», що свідчить про доцільність виокремлення вказаної галузі як самостійного виду, яка потребує окремого правового режиму, а також про діяльнісний підхід законодавця у задумі визначення сутності цієї галузі. Однак маємо зауважити про недосконалість визначення поняття авіаційної діяльності, яка трактується через діяльність

фізичних та юридичних осіб у галузі авіації (без конкретизації сутності такої діяльності, наприклад, шляхом означення її видів), а також шляхом додавання до її змісту «організації повітряного руху України» [12]. Наведене вказує, з одного боку, про розмежування «діяльності в галузі авіації» і «організації повітряного руху», з іншого боку, про віднесення і першого, і другого до єдиного поняття «авіаційна діяльність», що в цілому свідчить про порушення законів логіки при побудові відповідного визначення.

У вирішенні даного нормативного конфлікту достатньо вдалою видається спроба правника-дослідника І.С. Похиленко, яка провела аналіз різноманітних актів, у тому числі зарубіжних, міжнародних та сформулювала обґрунтоване визначення поняття авіаційної діяльності. За переконанням цієї вченої авіаційною діяльністю є організаційна, виробнича, наукова та інша діяльність юридичних осіб будь-якої організаційно-правової форми та фізичних осіб, спрямована на створення умов та використання повітряного простору за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів, що включає обслуговування повітряного руху, менеджмент повітряного простору та менеджмент потоків повітряного руху, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом надання засобів та безперервного обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових та наземних функцій [14, с. 18].

Не менш цікавою й цінною для нашого дослідження вважаємо позицію вченої О.А. Гусар, яка при вивченні адміністративно-правової організації персоналу цивільної авіації визначила поняття авіаційної діяльності як діяльності фізичних та юридичних осіб, яка безпосередньо спрямована на здійснення цілей цивільної авіації щодо всіх видів організації і забезпечення польотів, регулювання і обслуговування повітряного руху, розробку, виробництво, модернізацію, технічне супроводження експлуатації і технічне обслуговування повітряних суден, здійснення нормативно-правового регулювання, керівництва і контролю за виконанням та забезпеченням авіаційної безпеки і безпеки авіації в цілому [3, с. 195].

Ще один підхід, який нам імпонує, це широке розуміння авіації, включаючи до її змісту такі суміжні поняття, як «авіаційна промисловість» та «авіаційно-транспортна система». Авіаційна промисловість – це галузь промисловості, в якій здійснюється розробка, виробництво, випробування, ремонт та утилізація авіаційної техніки [5, с. 248]. Авіаційно-транспортна система – сукупність елементів (суб'єктів) системи, що діють і взаємодіють для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях. Суб'єктами АТС є ПС з їх екіпажами, авіакомпанії, аеродроми і аеропорти, організації з ТО ПС, ОПП, Державіаадміністрація, органи з розслідування авіаційних подій, інцидентів та нагляду за БП, сертифіковані Державіаадміністрацією авіаційні навчальні заклади тощо [19].

У розвиток підходу широкого розуміння поняття авіації також слід відносити одну з останніх українських фундаментальних наукових праць – докторську дисертацію С.І. Москаленка, в якій при розгляді зокрема питань про діяльність цивільної авіації як об'єкта адміністративно-правового регулювання, про авіаційну діяльність комерційної авіації, автор доходить висновку, що сферою дії державного контролю в цивільній авіації є авіаційна діяльність [7, с. 29], й до останньої відносить: 1) експериментальну діяльність із виготовлення авіаційних пристроїв, літаків; 2) діяльність щодо сертифікації, ліцензування підприємств, які працюють у сфері авіації; 3) перевірку відповідності умов, кваліфікаційного рівня авіаційного персоналу; 4) наукові дослідження й розробки в авіаційній галузі; 5) державне регулювання авіаційних перевезень; 6) обслуговування авіаційної діяльності [7, с. 33]. Наведений підхід додатково аргументує доцільність включення до поняття авіаційної галузі весь спектр діяльностей як із виробництва і використання авіаційних пристроїв, літаків, так і діяльностей із державного регулювання і обслуговування повітряного руху.

Наступним аспектом, що дозволяє розкрити сферу авіації як галузі та означити її межі у механізмі адміністративно-правового забезпечення

реалізації правоохоронної функції держави, є визначення *видів авіації*.

У цьому питанні маємо відмітити, що численні наукові праці щодо класифікації авіації переважно сходяться у позиції законодавця, відображеної в положеннях ПК України. Погоджуючись із таким підходом, уважаємо, що увесь спектр наведених нижче видів авіації, а також можливі інші більш деталізовані поділи на підвиди, становить єдиний комплекс авіаційної галузі України.

Отже, норми сучасного повітряного законодавства загалом і ПК України (ст. 1, 4) зокрема, дозволяють вирізняти такі два основних *види авіації*:

1) *цивільна авіація* – авіація, яка використовується для задоволення потреб економіки і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, а також для виконання польотів у приватних цілях;

2) *державна авіація*. Як слідує із закону, призначення цього виду авіації полягає у виконанні функцій із забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення [12].

Класифікуючи цивільну авіацію на підвиди, з одного боку, маємо виходити із законодавчого її поділу на *авіацію загального призначення* та *комерційну авіацію*, з іншого – слід вказати на відсутність у законодавстві чіткого критерію такого поділу, а також відсутність розгорнутого змістовного визначення понять цих різновидів. Так, ст. 1 ПК України трактує авіацію загального призначення як авіацію, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт [12]. Так само, дослідники В.О. Зуєва і В.Б. Череватюк, вказуючи на різноманітність авіації загального призначення, пропонують користуватися позицією ІКАО, яка трактує даний вид авіації як політ повітряного судна, крім комерційного повітряного перевезення або польоту, пов'язаного з виконанням авіаробіт [4, с. 12; 15]. Тобто в основі її відмежування є, по-перше, здійснення комерційних повітряних перевезень, по-друге, виконання авіаційних робіт. І якщо перший критерій відмежовує авіацію загального призначення від комерційної авіації (яка, згідно

з урядовим актом, є авіацією, що використовується для регулярних або нерегулярних повітряних перевезень пасажирів, пошти або вантажу та виконання авіаційних робіт за плату або за договором найму [18]), то другий критерій дозволяє відмежувати даний вид авіації від так званої «спеціалізованої авіації» (такий висновок слідує із нормативних визначень: «авіаційні роботи – польоти, під час здійснення яких повітряне судно використовується для забезпечення спеціалізованих видів обслуговування (авіаційно-хімічні роботи, аерофотозйомка, патрулювання тощо)» [12] та «спеціалізована експлуатація (specialised operation) – усі види експлуатації, крім комерційної експлуатації повітряного транспорту, під час яких повітряне судно використовується для спеціалізованих видів діяльності (сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама)» [16]).

Проведений класифікаційний аналіз дає підстави констатувати з одного боку невизначеність й вузькість сфери авіації загального призначення, з іншого – припустити некоректність українського законодавчого закріплення поняття цього виду цивільної авіації. Близького висновку дійшли і В.О. Зуєва та В.Б. Череватюк, які у інший дослідницький спосіб також роблять висновок, що «на жаль, [законодавство – автори] не дає уявлення про предмет регулювання авіації загального призначення, не закріплює можливість здійснення в рамках АЗП будь-якої комерційної діяльності, у тому числі авіаційних робіт, допускає двояке тлумачення в частині положень АЗП і тим самим істотно звужує спектр можливостей для учасників авіації загального призначення, роблячи даний сектор авіації економічно непривабливим» [4, с. 12]. Погоджується з ними й С.І. Москаленко, який зазначає про наявність конфлікту між нормативно-правовими актами стосовно понятійного апарату щодо діяльності авіації загального призначення, однак обмежується, на жаль, у своїй ґрунтовній праці лише констатацією (без надання конкретних пропозицій) необхідності ухвалення єдиного нормативно-правового акту для врегулювання авіації загального призначення, її видів тощо [7, с. 21].

Шляхом застосування методів виключень і синтезу можна означити *авіацію загального призначення*, як вид цивільної авіації, що не пов'язана як із комерційною експлуатацією повітряного транспорту, так і зі спеціалізованою некомерційною експлуатацією повітряного транспорту при забезпеченні спеціалізованих видів діяльності (сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама, тощо).

Класифікація *державної авіації України* також може бути здійснена за різними критеріями. Аналіз поняття державної авіації, що міститься у ст. 1 ПК України, дозволяє виділити такі її види: авіація Збройних Сил України; авіація інших військових формувань, утворених відповідно до законів України; авіація органів Національної поліції; авіація спеціально уповноважених центральних органів виконавчої влади з питань цивільного захисту; авіація органів охорони державного кордону України; авіація митних органів [12]. Такий поділ також кореспондується з класифікацією державної авіації за критерієм виду державних повітряних суден, наведеною в п. 31 ст. 1 ПК України. За суб'єктом управління авіацією [17] державну авіацію можна також класифікувати на такі види: авіація Збройних Сил України; авіація прикордонної служби; авіація служби з надзвичайних ситуацій; авіація Національної поліції України; авіація Національної гвардії України; авіація з'єднань (установ, закладів); авіація авіаційних бригад.

В контексті нашої роботи, зазначимо, що безумовно, для кожного з наведених та багатьох інших, у тому числі потенційно нових видів авіації, має бути сформований та ефективно діяти правовий режим реалізації правоохоронної функції держави.

В контексті наведеного слід також зазначити, що слово «авіація» за походженням є міжнародним, й у більшості країн на різних мовах трактується переважно як «теорія і практика руху повітрям на літальних апаратах».

Отже, виходячи з чинних та втрачених чинність нормативних характеристик авіації та пов'язаних з нею нормоформ, зокрема розуміння понять «авіаційна діяльність», «авіаційний транспорт», тощо, наукових поглядів, а також

природи походження слова «авіація», пропонуємо наступне формулювання поняття «авіаційної галузі». *Авіаційна галузь України – це складова транспортної системи щодо здійснення виробництва (включаючи розробку, випробування, виготовлення, обслуговування, ремонт та утилізацію) літальних апаратів, їх використання у повітряному просторі, а також діяльності з організації повітряного руху (в тому числі, управління повітряним простором, обслуговування повітряного руху та організацію потоків повітряного руху) України.* Сформульовану дефініцію пропонуємо закріпити в законодавчому акті, зокрема статті 1 ПК України.

Грунтуючись на даному визначенні, уважаємо раціональним виділити декілька напрямів, які відображають складові функціонального змісту авіаційної галузі, та які, у формі різновидів діяльності, потенційно можуть розглядатися межами адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави.

Першим таким напрямом авіаційної галузі є *виробничий процес літальних апаратів у широкому розумінні*.

Важливість виділення цього напрямку як цілісного комплексу різновидів виробничої діяльності в авіаційній галузі зумовлена зокрема статистичними показниками про надзвичайні події, авіаційні події, серйозні інциденти, інциденти. Як слідує зі щорічних звітів (за останніх п'ять років) лише Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами про стан безпеки польотів з цивільними повітряними суднами України [8], підготовлених на основі результатів розслідування авіаційних подій, третя частина (майже 30%) таких подій характеризується технічним фактором – причини їх настання, пов'язані з технічним обслуговуванням, ремонтом, зберіганням, транспортуванням літальних апаратів.

Визначаючи зміст виробничого процесу, який, як і будь-який інший процес, очевидно складається з послідовних стадій (етапів), при достатньо широко представленій у науці варіативності, можна виділити такі основні стадії: розробка; дослідно-конструкторська робота до-

слідного зразка; серійне (індивідуальне) виробництво (випуск). Цим стадіям відповідають види авіаційної виробничої діяльності.

Наступним, і як правило, очікуваним після виробництва, є *процес експлуатації* літальних апаратів. Із таким процесом пов'язують декілька видів діяльності, залежно від цілей, змісту, суб'єкта та багатьох інших критеріїв. Так, наприклад, при розмежуванні суб'єктів виробника, власника, експлуатанта літального апарата, варто виділяти такі види діяльності: діяльність з експлуатації чи надання послуг з експлуатації літальних апаратів; діяльність з утримання (зокрема, зберігання) літальних апаратів; діяльність з технічного обслуговування (у тому числі, гарантійного обслуговування, ремонту, тощо); діяльність зі списання й утилізації літального апарату [1] та інші.

Вказані процеси, які безперечно є взаємопов'язаними й водночас не завжди одновекторними (зокрема, у випадку виявлення суттєвих технічних недоліків на етапі початкової експлуатації в період гарантійного строку, такий літальний апарат може повернутися на одну зі стадій саме виробничого процесу, іноді, допускаючи навіть, варіант зняття його з серійного виробництва) у нормативних актах і науці переважно асоціюються з поняттям «життєвий цикл» літальних апаратів зокрема, та виробів (продукції) загалом. Наприклад, у Законі України «Про оборонні закупівлі» життєвий цикл трактується як «сукупність взаємозв'язаних стадій товару, робіт і послуг оборонного призначення від задуму щодо їх створення до вилучення з обігу» (стаття 1) [22]; у Технічному регламенті з екологічного маркування життєвий цикл продукції – послідовні та взаємозв'язані стадії виробничої системи від придбання сировини або утворення природних ресурсів до остаточної утилізації продукції [21]. У науковій і навчальній літературі, зокрема Л.А. Одноволик, Г.А. Вірченко, А.Й. Незенко до такого циклу літаків включають: виробництво, випробування, експлуатацію, утилізацію [9]; О.О. Писарчук вказує, що процеси проектування, розробки, виготовлення, експлуатації і обслуговування та утилізації складають комплекс етапів життєвого циклу технічних виробів [10,

с. 3]; В.С. Купріянова та І.Ю. Матюшенко життєвим циклом безпілотних літальних апаратів і комплексів визначають сукупність таких послідовних етапів: розробку, що включає науково-дослідні роботи (НДР) і дослідно-конструкторську роботу (ОКР) дослідного зразка БПАК (дослідне виробництво; система льотно-конструкторських випробувань; система державних перевірок (атестація, випробування); серійне виробництво; експлуатація, що включає гарантійне обслуговування для виконання регламентних, ремонтних, контрольно-випробувальних та інших робіт, пов'язаних з підтриманням безаварійного стану БПАК [6, с. 337]; дослідники М.Г. Стадніченко, О.О. Фененко, В.В. Варваров, ґрунтуючись на технології Product Lifecycle Management (PLM), у виробничому процесі виокремлюють експлуатаційний «життєвий цикл» сучасного літального апарату з такими основними етапами: безпосередня експлуатація, яка в свою чергу поділяється на льотну і технічну (проходять в тісному взаємозв'язку і впливають один на одного); ремонт [24].

Із правової точки зору, зокрема з метою визначення ступеню деліктоздатності суб'єктів, відповідальних за ненастання негативних наслідків (подій), пов'язаних із використанням літальних апаратів, пропонуємо за функціональним характером і статусом суб'єкта відносно літального апарату, розмежовувати виробничу авіаційну діяльність та експлуатаційну авіаційну діяльність. При цьому, до першої слід відносити як власне виробничу діяльність (усю діяльність, пов'язану з виготовленням і випуском виробу – літального апарату), так і діяльність з технічного супроводу, обслуговування та утилізації літального апарату; до другої – діяльність із використання літальних апаратів за функціональним призначенням.

Ґрунтуючись на управлінському підході розуміння виробничого процесу і його особливостях в авіаційній галузі, а також виходячи з сутності й ролі правоохоронної функції, яка полягає передовсім у попередженні й припиненні правопорушень, забезпеченні безпеки, зокрема в авіаційній галузі, *об'єктом реалізації даної функції у виробничому процесі літальних апа-*

ратів можна визначити відносно з приводу здійснення таких видів діяльності: розробку літальних апаратів; експериментальні випробування літальних апаратів; виготовлення літальних апаратів з випуском їх у обіг; обслуговування (у тому числі, ремонт) літальних апаратів; утилізацію літальних апаратів.

Третім напрямом в авіації є *організація повітряного руху*. Широкий перелік нормативних актів і положень щодо цього напрямку дає підстави стверджувати про його надзвичайну складність, комплексність і важливість у єдиному процесі функціонування авіації. На це вказує зокрема й визначення поняття організації повітряного руху. Під ним законодавець пропонує розуміти – динамічний, інтегрований менеджмент повітряного руху та повітряного простору України, що включає обслуговування повітряного руху, менеджмент повітряного простору України та менеджмент потоків повітряного руху, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом надання засобів та безперервного обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових та наземних функцій [12]. Схематично система організації повітряного руху викладена у статті 23 ПК України й включає: а) обслуговування повітряного руху (це забезпечення польотно-інформаційного обслуговування, аварійного чи диспетчерського обслуговування повітряного руху (районного диспетчерського обслуговування, диспетчерського обслуговування підходу або аеродромного диспетчерського обслуговування); б) управління використанням повітряного простору України; в) організацію потоків повітряного руху [12]. Безперечно, кожна з цих складових передбачає широкий спектр діяльності різноманітних суб'єктів, складаючи в своєму розмаїтті єдину авіаційну діяльність, забезпечуючи функціонування авіації загалом та її різновидів зокрема.

Висновки. Таким чином, *сферою адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації* є авіаційна транспортна система, що включає виробництво літальних апаратів, їх використання у повітряному просторі, а також

діяльність із організації повітряного руху України.

Синтез виділених вище видів авіаційної діяльності утворює зміст єдиної сфери адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в авіаційній галузі, який слід уважати системним комплексним багатоаспектним об'єктом, що потребує адміністративно-правового впливу при реалізації правоохоронної функції держави. Саме авіаційна діяльність, здійснення її у відповідності з законом, становить інтерес держави, суспільний інтерес, на забезпечення якого й спрямована правоохоронна функція.

Об'єкт адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації пропонуємо визначати у широкому та вузькому змісті. У широкому розумінні – це авіаційна діяльність; у вузькому – діяльність щодо розробки, експериментальних випробувань, виготовлення літальних апаратів із їх випуском у обіг, експлуатації, обслуговування й утилізації, а також діяльність із обслуговування повітряного руху, управління використанням повітряного простору України та організацією потоків повітряного руху. Щодо інших видів діяльності, не включених у дане визначення, уважаємо їх похідними або супутніми (зокрема, освітня діяльність із підготовки пілотів та інших видів авіаційного персоналу), однак не позбавлених адміністративно-правового впливу в процесі реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації.

Література

1. Avianews.com. Офіційний сайт. 2019. Что происходит с самолетами после списания. URL: https://www.avianews.com/interestingaviation/2019/10/01/plane_after_writeoff/
2. Аксаментов О.И. Понятие и виды авиации по законодательству России и Украины. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2013. № 2(27). С. 5-9.
3. Гусар О.А. *Адміністративно-правова організація персоналу цивільної авіації*: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: НАУ, 2015. 223 с.

4. Зуєва В.О., Череватюк В.Б. Правове регулювання авіації загального призначення в Україні: сучасні проблеми та перспективи розвитку. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2014. № 4(33). С. 11-16.
5. Ковтун О.В. Професійна діяльність фахівців авіаційної сфери як підґрунтя для формування їхньої автентичної мовленнєвої комунікації. *Наука і освіта*. 2008. № 8/9. С. 248-253.
6. Купріянова В.С., Матюшенко І.Ю. Стан та перспективи розвитку безпілотних літальних апаратів в Україні. *Вісник економіки, транспорту і промисловості*. 2015. № 50. С. 334-340.
7. Москаленко С.І. Організаційні та правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації в Україні: адміністративно-правова теорія і практика: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. ПрАТ «ВНЗ «Міжрегіональна академія управління персоналом». Київ: б.в., 2018. 412 с.
8. Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами про стан безпеки польотів з цивільними повітряними суднами України. Офіційний сайт. URL: <http://nbaai.gov.ua/news/>
9. Одноволик Л.А., Вірченко Г.А., Незенко А.Й. Підхід до керування базовими геометричними параметрами фюзеляжу літака в контексті PLM-технологій. *Інформаційні системи, механіка та керування: науково-технічний збірник*. 2013. Вип. 9. С. 15-22. URL: <https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/7411/1/p-3.pdf>
10. Писарчук О.О. Основні етапи життєвого циклу та менеджмент об'єктів авіоніки: практикум за напрямом (спеціальністю) 173 «Авіоніка». Київ: НАУ, 2017. 61 с. URL: https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/34447/7/06_d0%9e%d0%95%d0%96%d0%a6_%d0%9f% d0% a0.pdf
11. Повітряний кодекс України від 4 трав. 1993 р. № 3167-XII. [Втратив чинність].
12. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. *Голос України*. 2011. 18 чер. № 110.
13. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: постановою Кабінету Міністрів України від 29 бер. 2002 р. № 401. [Втратила чинність].
14. Похиленко І.С. Поняття авіаційної діяльності. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2019. № 3(52). С. 15-19.
15. Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации: Эксплуатация воздушных судов (Часть 1) / Документы ИКАО. URL: <http://airspot.ru/library/book/ikao-prilozhenie-6-k-konventsii-o-mezhdunarodnoy-grazhdanskoy-aviatsii-ekspluatatsiya-vozdushnyh-sudov-chast-1>
16. Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»: наказ Державної авіаційної служби України від 05 лип. 2018 р. № 682. *Офіційний вісник України*. 2018. № 79. Ст. 44.
17. Про затвердження Інструкції про класифікацію авіаційного персоналу державної авіації України: наказ Міністерства оборони України від 05 січ. 2015 р. № 3. *Офіційний вісник України*. 2015. № 12. 207 с.
18. Про затвердження Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 вер. 2017 р. № 676. *Урядовий кур'єр*. 2017. 20 вер. № 176.
19. Про затвердження Правил інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 19 бер. 2009 р. № 295. *Офіційний вісник України*. 2009. № 31. Ст. 83.
20. Про затвердження Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 груд. 2008 р. № 1656-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npras/183540635>
21. Про затвердження Технічного регламенту з екологічного маркування: постановою Кабінету Міністрів України; Технічний регламент, План, Заходи від 18 трав. 2011 р. № 529. [Втратила чинність 11.01.2018].
22. Про оборонні закупівлі: Закон України від 17 лип. 2020 р. № 808-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/808-20/ed20200717#n21>
23. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>
24. Стадніченко М.Г., Фененко О.О., Варваров В.В. Методика прогнозування ресурсу конструкційних матеріалів силових елементів планера літального апарату військового призначення. *Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України*. 2016. № 1(22). С. 41-45.

25. Шереметьєва Є.Т. Теоретичні та методологічні основи дослідження повітряного права України. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2009. № 1(10). С. 7-11.

26. Юридична енциклопедія: в 6 т. / редкол.: Ю.С. Шемшученко та ін. Київ: Укр. енцикл., 1998. Т. 1: А-Г. 672 с.

References

1. Avianews.com. Oficijnij sajt. 2019. Chto proishodit s samoletami posle spisanija. URL: https://www.avianews.com/interestingaviation/2019/10/01/plane_after_writeoff/

2. Aksamentov O.I. Ponjatie i vidy aviacii po zakonodatel'stvu Rossii i Ukrainy. *Naukovi praci Nacional'nogo aviacijnogo universitetu. Serija: Juridichnij visnik «Povitrjane i kosmichne pravo»*. 2013. № 2(27). S. 5-9.

3. Gusar O.A. Administrativno-pravova organizacija personalu cyvil'noi' aviacii': dys. ... kand. juryd. nauk: 12.00.07. Kyi'v: NAU, 2015. 223 s.

4. Zujeva V.O., Cherevatjuk V.B. Pravove reguljuvannja aviacii' zagal'nogo pryznachennja v Ukrai'ni: suchasni problemy ta perspektyvy rozvytku. *Naukovi praci Nacional'nogo aviacijnogo universytetu. Serija: Jurydychnyj visnyk «Povitrjane i kosmichne pravo»*. 2014. № 4(33). S. 11-16.

5. Kovtun O.V. Profesijna dijaj'nist' fahivciv aviacijnoi' sfery jak pidg'runtja dlja formuvannja i'hn'oi' avtentychnoi' movlennjevoi' komunikacii'. *Nauka i osvita*. 2008. № 8/9. S. 248-253.

6. Kuprijanova V.S., Matjushenko I.Ju. Stan ta perspektyvy rozvytku bezpilotnyh lital'nyh aparativ v Ukrai'ni. *Visnyk ekonomiky, transportu i promyslovosti*. 2015. № 50. S. 334-340.

7. Moskalenko S.I. Organizacijni ta pravovi zasady reguljuvannja vidnosyn u sferi cyvil'noi' aviacii' v Ukrai'ni: administrativno-pravova teorija i praktyka: dys. ... d-ra juryd. nauk: 12.00.07. PrAT «VNZ «Mizhregional'na akademija upravlinnja personalom». Kyi'v: b.v., 2018. 412 s.

8. Nacional'ne bjuro z rozsliduvannja aviacijnyh podij ta incydentiv z cyvil'nymy povitranymy sudnamy pro stan bezpeky pol'otiv z cyvil'nymy povitranymy sudnamy Ukrai'ny. Oficijnyj sajt. URL: <http://nbaai.gov.ua/news/>

9. Odnovolyk L.A., Virchenko G.A., Nezenko A.J. Pidhid do keruvannja bazovymy geometrychnymy parametramy fuzeljazhu litaka v konteksti PLM-tehnologij. *Informacijni systemy, mehanika ta keruvannja: nauково-tehnichnyj zbirnyk*. 2013. Vyp. 9. S. 15-22. URL: <https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/7411/1/p-3.pdf>

10. Pysarchuk O.O. Osnovni etapy zhyttjevogo cyklu ta menezhment ob'ektiv avioniky: praktykum za naprjamom (special'nistju) 173 «Avionika». Kyi'v: NAU, 2017. 61 s. URL: https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/34447/7/06_d0%9e%d0%95%d0%96%d0%a6_d0%9f%d0%a0.pdf

11. Povitranij kodeks Ukrai'ny vid 4 trav. 1993 r. № 3167-XII. [Vtratyv chynnist'].

12. Povitranij kodeks Ukrai'ny vid 19 trav. 2011 r. № 3393-VI. *Golos Ukrai'ny*. 2011. 18 cher. № 110.

13. Pro zatverdzhennja Polozhennja pro vykorystannja povitranogo prostoru Ukrai'ny: postanova Kabinetu Ministriv Ukrai'ny vid 29 ber. 2002 r. № 401. [Vtratyla chynnist'].

14. Pohylenko I.S. Ponjattja aviacijnoi' dijal'nosti. *Naukovi praci Nacional'nogo aviacijnogo universytetu. Serija: Jurydychnyj visnyk «Povitrjane i kosmichne pravo»*. 2019. № 3(52). S. 15-19.

15. Prilozhenie 6 k Konvencii o mezhdunarodnoj grazhdanskoj aviacii: Jeksploatacija vozdušnyh sudov (Chast' 1) / Dokumenty ICAO. URL: <http://airspot.ru/library/book/ikao-prilozhenie-6-k-konvencsii-o-mezhdunarodnoj-grazhdanskoj-aviatsii-ekspluatatsiya-vozdušnyh-sudov-chast-1>

16. Pro zatverdzhennja Aviacijnyh pravyl Ukrai'ny «Tehnichni vymogy ta administrativni procedury shhodo l'otnoi' eksploatacii' v cyvil'nij aviacii'»: nakaz Derzhavnoi' aviacijnoi' sluzhby Ukrai'ny vid 05 lyp. 2018 r. № 682. *Oficijnyj visnyk Ukrai'ny*. 2018. № 79. St. 44.

17. Pro zatverdzhennja Instrukcii' pro klasyfikaciju aviacijnogo personalu derzhavnoi' aviacii' Ukrai'ny: nakaz Ministerstva oborony Ukrai'ny vid 05 sich. 2015 r. № 3. *Oficijnyj visnyk Ukrai'ny*. 2015. № 12. 207 s.

18. Pro zatverdzhennja Porjadku i pravyl zdzijsnennja obov'jazkovogo aviacijnogo strahu-

vannja cyvil'noi' aviacii': postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 6 ver. 2017 r. № 676. *Urjadovyj kur'jer*. 2017. 20 ver. № 176.

19. Pro zatverdzhennja Pravyl informacijnogo zabezpechennja systemy upravlinnja bezpekoju pol'otiv povitrijnyh suden cyvil'noi' aviacii' Ukrainy: nakaz Ministerstva transportu ta zv'jazku Ukrainy vid 19 ber. 2009 r. № 295. *Oficijnyj visnyk Ukrainy*. 2009. № 31. St. 83.

20. Pro zatverdzhennja Strategii' rozvytku vitchyznjanoi' aviacijnoi' promyslovosti na period do 2020 roku: rozporjadzhennja Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 27 grud. 2008 r. № 1656-r. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/183540635>

21. Pro zatverdzhennja Tehnichnogo reglamentu z ekologichnogo markuvannja: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy; Tehnichnyj reglament, Plan, Zahody vid 18 trav. 2011 r. № 529. [Vtratyla chynnist' 11.01.2018].

22. Pro oboronni zakupivli: Zakon Ukrainy vid 17 lyp. 2020 r. № 808-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/808-20/ed20200717#n21>

23. Pro shvalennja Nacional'noi' transportnoi' strategii' Ukrainy na period do 2030 roku: Rozpor-

jadzhennja Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 trav. 2018 r. № 430-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-r>

24. Stadnichenko M.G., Fenenko O.O., Varvarov V.V. Metodyka prognozuvannja resursu konstrukcijnyh materialiv sylovyh elementiv planera lital'nogo aparatu vijs'kovogo pryznachennja. *Nauka i tehnika Povitrijnyh Syl Zbrojnyh Syl Ukrainy*. 2016. № 1(22). S. 41-45.

25. Sheremet'jeva Je.T. Teoretychni ta metodologichni osnovy doslidzhennja povitrijnogo prava Ukrainy. *Naukovi praci Nacional'nogo aviacijnogo universytetu. Serija: Jurydychnyj visnyk «Povitrijane i kosmichne pravo»*. 2009. № 1(10). S. 7-11.

26. Jurydychna encyklopedija: v 6 t. / redkol.: Ju.S. Shemshuchenko ta in. Kyi'v: Ukr. encykl., 1998. T. 1: A-G. 672 s.

**SPHERE AND OBJECT OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL SUPPORT
FOR THE IMPLEMENTATION OF THE STATE LAW ENFORCEMENT
FUNCTION IN AVIATION**

National Aviation University
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine
E-mail: pyvovaryi@nau.edu.ua

Purpose: determination of the sphere and object of administrative and legal support for the implementation of the state law enforcement function in aviation. **Research methods:** cross-sectoral approach, which applied the historical and legal method, which made it possible to study the retrospective development of the concept of «aviation», «aviation activity»; methods of analysis and synthesis helped to determine the essence of the object of administrative and legal support for the implementation of state law enforcement functions in aviation. **Results:** the concept of general aviation has been defined - a type of civil aviation that is not associated with both the commercial operation of air transport and the specialized non-commercial operation of air transport while providing specialized types of activities (agriculture, construction, photography, geodesy, surveillance and patrolling, air advertising, etc. etc.). The aviation industry of Ukraine is a component of the transport system for the production (including, development, testing, manufacturing, maintenance, repair and disposal) of aircraft, their use in airspace, as well as air traffic management activities (including air-space management), air traffic services and air traffic flow management) of Ukraine. It was proposed to consolidate the formulated definition in a legislative act, in particular, Article 1 of the Air Code of Ukraine. **Discussion:** the object of administrative and legal support for the implementation of the state law enforcement function in aviation is proposed to be interpreted in a broad and narrow sense. In a broad sense, this is an aviation activity; narrowly - activities for the development, experimental testing, manufacturing of aircraft with their release into circulation, operation, maintenance and disposal, as well as activities for air traffic maintenance, management of the use of the airspace of Ukraine and the organization of air traffic flows.

Keywords: aviation; types of aviation; aviation activity; law enforcement function in aviation; object of administrative and legal support.