

# ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН В УКРАЇНІ

Атаманчук Тетяна Русланівна  
науковий керівник: Беззубов Дмитро Олександрович  
м. Київ, Національний авіаційний університет  
Юридичний інститут

**Анотація** - робота присвячена дослідженню стану проблеми забезпечення безпеки використання повітряних суден в Україні.

**Ключові слова** – повітряні судна, безпека, авіація, проблеми безпеки

## I. ВСТУП

Одним із аспектів нормативно-правового регулювання використання повітряних суден є безпека експлуатації повітряних суден та обслуговуючої інфраструктури.

Визначення авіаційної безпеки та безпеки польотів міститься в ст. 1 Повітряного кодексу України. «Авіаційна безпека - захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів» (п. 2) ч. 1 ст. 1 зазначеного кодексу). А безпека польотів як складова частина безпеки авіації «стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня» [1].

## II. ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

*Безпека польотів малих повітряних суден залежить від різних факторів, зокрема існуюча система державного регулювання діяльності цивільної авіації може не враховувати особливостей їх створення та використання, розширення кола юридичних і фізичних осіб, які беруть участь у їх створенні та використанні, розширення сфери використання цих суден, появи нових класів та категорій суден тощо [3]. Також варто зазначити, що відсутність достатнього контролю призводить до створення і використання повітряних суден без наявності офіційних дозволів, якими б встановлювались вимоги до безпеки польотів цих повітряних суден.*

## III. Основна частина

У Конвенції про міжнародну цивільну авіацію вказано, що Уряди держав, які її підписали, досягли згоди щодо певних принципів і заходів з тим, щоб міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним і упорядкованим чином. Також у Конвенції міститься ряд статей, що регулюють різні аспекти безпеки, а саме:

- при встановленні правил для власних повітряних суден держави зобов'язуються враховувати їх безпеку (ст. 46);

- з метою безпеки польоту від повітряних суден потрібно вимагати дотримуватись запропонованих маршрутів або одержувати спеціальний дозвіл на польоти (ст. 5);

- засоби аеронавігаційного забезпечення надають з метою безпеки й оперативності повітряних сполучень (ст. 15);

- політ безпілотного повітряного судна повинен контролюватися таким чином, щоб не було небезпеки для цивільних повітряних суден.

Крім того, можна виділити надзвичайно актуальні проблем в галузі забезпечення безпеки польотів у цивільній авіації, зокрема, недокомплектованість кадрами державних інспекторів, що здійснюють державний контроль за діяльністю авіаційних підприємств в галузі безпеки польотів і авіаційної безпеки; недосконалість наявних тренажерів, що призводить до подорожчання підготовки, а також зниження навиків членів екіпажу в керуванні повітряними судами, особливо в екстремальних ситуаціях; недостатня оснащеність цивільної авіації технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки; невідповідність інформаційного забезпечення безпеки польотів потребам системи державного регулювання, що ускладнює своєчасне прийняття рішень для запобігання надзвичайних ситуацій; застаріла лабораторна база й устаткування науково-дослідних і проектних організацій цивільної авіації та промисловості [4]. Також до проблем щодо безпеки польотів повітряних суден, які потребують вирішення можна віднести відсутність порядку фінансування витрат на утримання і розвиток служби пошукового й аварійно-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації.

Варто зазначити, що 21 березня 2017 року була прийнята Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації [5], метою якої є розподіл обов'язків, встановлення правил впровадження та здійснення заходів забезпечення авіаційної безпеки пасажирів, авіаційного персоналу та персоналу, який задіяний в авіаційній діяльності, повітряних суден, майна, яке перевозиться повітряними судами, об'єктів суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форми власності та підпорядкування. Вона має важливе значення, адже у ній затверджені основні принципи і напрямки

діяльності щодо забезпечення безпеки використання повітряних суден в Україні.

### III. ВИСНОВКИ

Таким чином, в законодавстві України містяться нормативно-правові акти, покликані забезпечувати безпеку використання повітряних суден в Україні. Проте, попри нормативно-правове регулювання даного питання, існує чимало проблем щодо забезпечення безпеки використання повітряних суден, які потребують негайного розгляду і вирішення. Зокрема, до таких відносяться недостатня оснащеність цивільної авіації технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки, невідповідність інформаційного забезпечення безпеки польотів потребам системи державного регулювання тощо.

#### Список використаних джерел

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. №3393-VI ВР / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Чикаго, 1944 р
3. Розпорядження «Про затвердження Концепції розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден» від 14 квітня 2004 р. N 234-р КМУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/234-2004-%D1%80>
4. Безпека цивільної авіації та відповідальність у міжнародному повітряному праві [Електронний ресурс]. – Режим доступу до документу: [http://pidruchniki.com/1421092346743/pravo/bezpeka\\_tsivi\\_lnoyi\\_aviatsiyi\\_vidpovidalnist\\_mizhnarodnomu\\_povitryano\\_mu\\_pravi](http://pidruchniki.com/1421092346743/pravo/bezpeka_tsivi_lnoyi_aviatsiyi_vidpovidalnist_mizhnarodnomu_povitryano_mu_pravi).
5. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21.03.2017 № 1965-VIII ВР / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1965-19>

# Особливості правового регулювання чартерних повітряних перевезень в Україні

Бурбеза В. В.

Науковий керівник: Толкачова І. А.  
Кафедра конституційного та адміністративного права

Навчально-науковий Юридичний інститут  
Національний авіаційний університет  
Київ, Україна

[burbezshka@gmail.com](mailto:burbezshka@gmail.com)

*Анотація* – доповідь присвячена основним правовим аспектам здійснення чартерних перевезень в Україні, зокрема укладенню договору фрахтування повітряного судна. Наведено етапи відносин, що виникають в результаті укладення договору фрахтування.

*Ключові слова:* чартерне перевезення, фрахтування, повітряне право.

## I. Вступ.

Стрімкий розвиток науки і техніки, економіки та туризму спричинив появу такого явища як чартерні перевезення. Це поняття широко використовується в авіації. Повітряні чартерні рейси здебільшого призначені для перевезення пасажирів та їх багажу.

## II. Постановка проблеми

Збільшення популярності чартерних перевезень зумовлює необхідність визначення самого поняття чартерних перевезень та характеристики договору фрахтування повітряного судна.

## III. Основна частина

Відповідно до п. 104 ч. 1 ст. 1 Повітряного Кодексу України, чартерне повітряне перевезення це нерегулярне повітряне перевезення, що здійснюється на підставі договору чартеру (фрахтування), за яким

авіаперевізник надає фрахтівнику або фрахтівникам за плату визначену кількість місць або всю місткість повітряного судна на один або декілька рейсів для перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, що зазначені фрахтівником [1]. Це ж саме поняття закріплене ст. 912 Цивільного кодексу України.

За договором повітряного чартеру судно може фрахтуватися як для власних потреб фрахтувальника (договір індивідуального чартеру), так і для перевезення інших осіб (договір групового чартеру) [2, с.180].

Чартерні пасажирські відносини складаються з декількох етапів:

- попередня стадія (договору повітряного чартеру як такого ще немає, учасники правовідносин – особи, які у майбутньому стануть фрахтувальником та пасажиром. Підстава виникнення правовідносин – договір між майбутнім фрахтувальником та майбутнім пасажиром, який відзначається тим, що майбутній фрахтувальник серед іншого бере на себе обов'язок організувати чартерне перевезення, а майбутній пасажир оплачує пакет послуг, складовою якого є оплата чартерного перевезення. Вони оформляються договором, відмінним від договору повітряного чартеру);

- основна стадія (фрахтувальник з метою виконання зобов'язань, взятих на себе на попередній стадії, укладає договір повітряного чартеру з фрахтівником –авіакомпанією. Учасниками правовідносин є фрахтівник та фрахтувальник. Правовідносини, що виникають на цій стадії, базуються на договорі повітряного чартеру);

- заключна стадія (безпосередньо виконується повітряне чартерне перевезення. Дана стадія логічно впливає з двох попередніх, учасники правовідносин – авіакомпанія та пасажир) [2, с.180].

## IV. Висновки

Отже, слід зазначити, що чартерні перевезення займають далеко не останнє місце серед системи авіаційних послуг України. Саме тому питання

правового регулювання чартерних повітряних перевезень є актуальним для наукових досліджень.

#### Список використаних джерел

[1] Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. – Ст. 536.

[2] Несімко О. Д. Особливості договору чартеру повітряного судна / О. Д. Несімко // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія : Юридичні науки : збірник наукових праць. – 2015. – № 824. – С. 179–185.

# Правові аспекти державного управління використання та охорони земель авіаційного транспорту

Кравчук Т. В.

науковий керівник: Кононенко В.В.  
Кафедра правових наук та філософії,  
Факультет історії, етнології і права,  
Вінницький державний педагогічний університет,  
Вінниця, Україна  
[kravchyktv@gmail.com](mailto:kravchyktv@gmail.com)

*Анотація* — робота присвячена розгляду проблеми правового регулювання використання та охорони земель авіаційного транспорту. В роботі запропоновано механізми вирішення проблеми експлуатації земель авіаційними спорудами та транспортом. Також у статті розглянуто форми власності на землю авіаційного транспорту, особливості адміністративної відповідальності за правопорушення щодо використання та охорони земель аеропортів та аеродромів, перспективи розвитку правового регулювання земель авіаційного транспорту.

*Ключові слова* — *правове регулювання, авіаційний транспорт, земельний кодекс, адміністративне правопорушення, державне управління.*

## I. ВСТУП

На сьогодні правовий режим використання та охорони авіаційного транспорту у теорії земельного права є недостатньо дослідженим. Окрім цього недосконалим є і законодавство, що регулює питання правового режиму земель авіаційного транспорту. Аеропорти не можуть вирішувати земельні та майнові питання через неналежне нормативно-правове забезпечення діяльності суб'єктів авіаційної діяльності. Законодавство щодо регулювання використання та охорони земель авіаційного транспорту [1] перебуває на стадії становлення: більшість нормативно-правових актів щодо правового режиму земель авіаційного транспорту України знаходяться на стадії проектів. Питання у сфері прав на землі та користування ними є суперечливими та спірними. В Україні реформується земельне законодавство [2]: форми власності та користування землею, їх управління. Усі ці процеси відобразилися на правовому режимі земель авіаційного транспорту.

## II. ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Землі авіаційного транспорту – це землі, які виступають просторовим (територіальним) базисом у сфері авіаційного транспорту, тобто надані або призначені для належного функціонування об'єктів авіаційного транспорту України. Землі аеропортів – це землі, на яких розташовано комплекс споруд, що призначений для приймання/відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення авіаційних робіт і має для цих цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання. Особливістю правового режиму земель авіаційного

транспорту є те, що замість характерних для земель залізничного й автомобільного транспорту смуги відводу, включаються окремі території, зайняті різними об'єктами авіаційного транспорту. Існують також земельні ділянки, на яких розташовані злітно-посадкові майданчики для обслуговування польотів легких повітряних суден - це землі малої авіації [6]. У Земельному кодексі України [3] не закріплене чітке розмежування земель авіаційного транспорту за формами власності. Метою статті є розгляд проблем правового регулювання використання та охорони земель авіаційного транспорту, форм власності на землю авіаційного транспорту. Автор ставить перед собою завдання: на основі аналізу державних нормативно-правових актів запропонувати механізми вирішення проблеми експлуатації земель авіаційними спорудами та транспортом.

## III. ОСНОВНА ЧАСТИНА

Землі авіаційного транспорту перебувають у державній, комунальній і приватній власності, а також використовуються на умовах постійного користування, оренди і концесії. Але не існує правового закріплення у Земельному кодексі концесії [3] як самостійної форми землекористування. Вважаємо за необхідне у ст. 94 Земельного кодексу України зазначити, що для здійснення концесійної діяльності земельні ділянки можуть бути надані на підставі договору концесії, а не оренди. Також однією з можливих форм використання земель авіаційного транспорту є встановлення земельного сервітуту з метою розташування спеціального обладнання, так як існує необхідність його вставлення як на земельних ділянках авіаційних підприємств, так і за їх межами, для забезпечення роботи. Задля забезпечення безпеки польотів повітряних суден, зменшення їх впливу на людей та довкілля створюються спеціальні зони, у межах яких обмежується право суміжних землекористувачів стосовно забудови. На нашу думку, планування розміщення земельних ділянок авіаційного транспорту можна віднести до правових форм забезпечення раціонального використання та охорони земель. Окрім того існують обмеження використання земельних ділянок авіаційного транспорту та прилеглих до них земельних ділянок: а) екологічні обмеження – які встановлюються для охорони земель авіаційного транспорту як природного об'єкта; б) економічні обмеження – які встановлюються для забезпечення нормальної роботи авіаційного транспорту; в) соціальні

обмеження – які встановлюються для охорони населення від авіаційного шуму. Існує необхідність внесення в будівельні норми України щодо аеропортів положення земле-охоронного характеру, так як необхідно розглядати і враховувати вплив авіаційного транспорту не лише на його землі, а й на прилеглі території, такий вплив є масштабним і негативним для екології [7].

Важливою є функція планування в державному управлінні відіграє надзвичайно важливу роль, що є особливістю правового режиму використання та охорони земель авіаційного транспорту. Органи загального і відомчого управління авіаційним транспортом, органи виконавчої влади у сфері земельних ресурсів та, навіть, органи місцевого самоврядування мають повноваження у сфері земельного управління. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) [4] рекомендують розділити заходи планування та організації землекористування на такі категорії: а) інструменти планування; б) інструменти зниження гостроти шуму; в) фінансові інструменти. Також ІКАО рекомендує застосовувати практику планування та організації землекористування навколо аеропортів шляхом створення таких відповідних кооперативних механізмів «швидкого реагування», як комітети по координації дій зацікавлених сторін. Хоча й в Україні існує ряд програм стосовно розвитку земель авіаційного транспорту, але вони знаходяться на початкових стадіях. Перш за все забезпеченням земель авіаційного транспорту України є забезпечення його роботи. Але функціональне призначення земель авіаційного транспорту є різним, тому їх можна класифікувати на різні види. Вважаємо доцільним буде узгодження положення проектів Повітряного кодексу України [9] та ЗУ «Про аеропорти України» [14] не лише між собою, а й з діючим Земельним кодексом, а саме щодо зміни цільового призначення аеропортів. Також ця зміна може відбутися і за ініціативою громадян та юридичних осіб у порядку допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків. Перегляду та оновлення теж потребують і норми відводу земель для аеропортів, які були прийняті 37 років тому. Оскільки наявність достатніх земельних ресурсів [12] для об'єктів авіаційного транспорту є актуальним питанням розвитку їх інфраструктури та безпеки.

Суб'єктами земельних правопорушень в сфері земель авіаційного транспорту можуть виступати аеропорти та аеродроми як суб'єкти господарювання, їх працівники та посадкові особи, власники та користувачі суміжних земель, державні органи та їх посадкові особи, юридичні особи, що надають послуги аеропортам та аеродромам, зокрема в сфері будівництва, а також треті особи, які не пов'язані з роботою аеропортів та аеродромів, але претендують на їх земельні ділянки [8].

Правопорушення в сфері використання та охорони земель авіаційного транспорту України розділяють на дві групи: а) правопорушення - об'єктом яких є земля як природний об'єкт; б) правопорушення - об'єктом яких виступають права на землі авіаційного транспорту України. Так як, суб'єктами господарювання в галузі авіаційного транспорту є, зазвичай, підприємства та

господарські товариства, то вважаємо, що введення адміністративної відповідальності саме юридичних осіб стимулювало б зменшення правопорушень законодавства щодо використання та охорони земель аеропортів та аеродромів.

#### IV. ВИСНОВКИ

Отже, у теорії земельного права правовий режим використання та охорони авіаційного транспорту є недостатньо досліджений. Також законодавство, що регулює дане питання є недосконалим. Усе це призвело до того, що аеропорти не можуть вирішити майнові та земельні питання. На сьогодні законодавство щодо правового режиму використання та охорони земель авіаційного транспорту є на стадії становлення. Більшість національних нормативно-правових актів щодо даного питання знаходяться на стадії проектів. Питання у правовій сфері та користування землею авіаційним транспортом є спірним та суперечливим. Але в Україні все ж реформуються земельні відносини, їх склад, форми власності на землю, управління нею. Інтенсивно розвивається процес інтеграції української транспортної структури з європейською та пристосування (адаптація) авіаційного законодавства України до законодавства ЄС[17].

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. [Земельний кодекс України (нова редакція) від 13 березня 1992 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 25. – Ст. 354.
2. Земельний кодекс України від 18 грудня 1990 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 10. – Ст. 98.
3. Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 3–4. – Ст. 27.
4. ІКАО. Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации. Шестое совещание. Монреаль 2–12 февраля 2004 г. Доклад. Гл. 5 «Планирование и организация землепользования».
5. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
6. Концепція розвитку регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден : затверджена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2004 р. № 234-р // Офіційний вісник України. – 2004. – № 15. – Ст. 1055.
7. Краснова Ю. А. Правове регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природо-ресурсне право» / Ю. А. Краснова. – К., 2010. – 19 с.

8. Муховиков А. М. Комунальна власність на землю / А. М. Муховиков, Л. Я. Новаковський. – К. : Урожай, 2005. – 146 с.
9. Повітряний кодекс України : проект [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації. – Режим доступу : [http://www.ukraviatrans.gov.ua/pr\\_pku.htm](http://www.ukraviatrans.gov.ua/pr_pku.htm)
10. Положення про Державний комітет України із земельних ресурсів : затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 19 березня 2008 р. № 224 // Офіційний вісник України. – 2008. – № 23. – Ст. 698.
11. Положення про державну авіаційну адміністрацію України : затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 8 червня 1998 р. № 815 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 23. – Ст. 21.
12. Про аеропорти України : проект Закону України [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації. – Режим доступу : [http://www.ukraviatrans.gov.ua/zakon\\_aero\\_ukr.html](http://www.ukraviatrans.gov.ua/zakon_aero_ukr.html)
13. Про внесення змін до Положення про використання повітряного простору в Україні : Постанова Кабінету Міністрів України від 1 липня 2009 р. № 680 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 50. – Ст. 1706.
14. Про концесії : Закон України від 16 липня 1999 р. № 997-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 41. – Ст. 372.
15. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 травня 1997 р. № 280/97-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1997. – № 24. – Ст. 170.
16. Про охорону земель : Закон України від 19 червня 2003 р. № 962-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 39. – Ст. 349.
17. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. № 506-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nr\\_eg=506-2008-%F0](http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nr_eg=506-2008-%F0)
18. Шульга А. М. Кримінально-правова охорона земель від забруднення або псування : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / А. М. Шульга. – Харків, 2004. – 20 с

# Адміністративна система забезпечення авіаційної безпеки

Романович І. І.  
науковий керівник: Беззубов Д. О.  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет,  
Київ, Україна  
irenromanovych@gmail.com

**Анотація** — У статті розглядається проблема авіаційної безпеки з точки зору адміністративного права. Визначаються предмети та об'єкти авіаційної безпеки. Встановлюються ознаки цієї категорії.

**Ключові слова** — авіація, безпека, адміністративне право, управління системою безпеки

## I. ВСТУП

В реаліях сучасного світу важливе значення має користування різноманітним транспортом для суспільних, індивідуальних та загальних потреб. Частка авіаційного транспорту в використанні для суспільних потреб зростає. Авіаційний транспорт використовується для перевезення пасажирів, вантажів, військових потреб, медичних потреб суспільства та інше..

## II. ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Зі зростанням ролі авіаційного транспорту виникає потреба в дослідженні окремих аспектів забезпечення безпеки використання цього виду транспорту. Головними напрямками таких досліджень є: технічний, галузевий та правовий. В правовому напрямі головним виступає оцінка правових ризиків настання негативних наслідків від використання цього виду транспорту. Суб'єктами правових ризиків є учасники авіаційного інциденту та треті особи, що зазнали збитків.

## III. ОСНОВНА ЧАСТИНА

Основним направленням забезпечення безпеки авіаційного транспорту з позиції правової науки є протидія тероризму на авіаційному транспорті та забезпечення максимального рівня захисту пілотів, пасажирів та вантажу.

Головним механізмом забезпечення безпеки використання авіаційного транспорту щодо протидії тероризму є адміністративний механізм забезпечення авіаційної безпеки [1].

Практичним аспектом реалізації механізму забезпечення безпеки використання авіаційного транспорту є : а) забезпечення безпеки авіаційних терміналів; б) посилення ролі правоохоронних органів у моніторингу та прогнозуванні терористичних загроз; в) моніторинг ситуації на спорідненій до авіаційного терміналу території; д) постійний нагляд за підозрілими особами та їх превентивний огляд; ж) аналіз ризикових та підозрілих ситуацій навколо терміналу, всередині терміналу, на злітній смузі та інше.

Використання авіації для суспільних потреб дає можливість стверджувати про наявність категорії «адміністративна система забезпечення авіаційної безпеки».

Ця система складається із двох рівнів: теоретичний (забезпечення суспільної безпеки на авіаційному транспорті) та практичний (реалізація норм міжнародного та національного законодавства щодо протидії тероризму на авіаційному транспорті).

Головними учасниками (суб'єктами) процесу забезпечення безпеки на авіаційному транспорті з позиції адміністративного права виступають: органи державної влади, правоохоронні органи, фізичні та юридичні особи, органи місцевого самоврядування. Об'єктами забезпечення суспільної безпеки на авіаційному транспорті є: пасажирів (фізичні особи), пілоти (адміністративний персонал авіації), вантаж, літаки, допоміжний транспорт та таке інше.

Зміст забезпечення суспільної безпеки на авіаційному транспорті визначаємо як діяльність органів виконавчої влади і місцевого самоврядування, правоохоронних органів та інших суб'єктів забезпечення суспільної безпеки з досягнення стану відсутності загроз і небезпек для суспільства й громадян при використанні авіаційного транспорту, що врегульовано нормами адміністративного права.

Одним із елементів щодо забезпечення авіаційної безпеки є управління. В аспекті дослідження управління – це вплив суб'єктів забезпечення безпеки авіації на об'єкт з метою досягнення стану відсутності загроз [2].

Управління станом забезпечення авіаційної безпеки здійснюється адміністративними механізмами. Цими адміністративними механізмами є примус. З позиції авіаційної безпеки примус виступає зняряддям досягнення стану відсутності загроз.

Особливістю змісту забезпечення суспільної безпеки на авіаційному транспорті є те, що діяльність і вплив органів виконавчої влади й місцевого самоврядування, інших суб'єктів забезпечення суспільної безпеки спрямована на моніторинг, прогнозування і нейтралізацію внутрішніх та зовнішніх загроз. Ця діяльність може здійснюватись окремими ланками механізму державного управління та органів місцевого самоврядування без прямого втручання в господарське, організаційне та індивідуальне функціонування об'єктів



забезпечення суспільної безпеки або таке втручання має опосередкований (дотичний) характер. В умовах настання ситуації небезпеки та ризику таке втручання може мати місце, тоді цей вид втручання має прямий (безпосередній) характер.

За окресленими особливостями втручання в діяльність об'єктів забезпечення безпеки пропонуємо виділити дві складових змісту забезпечення суспільної безпеки: перша – загальне забезпечення безпеки авіаційного транспорту; друга – безпосереднє забезпечення безпеки використання авіаційної техніки.

Загальне забезпечення безпеки здійснюється всіма суб'єктами забезпечення суспільної безпеки. Загальне забезпечення суспільної безпеки є постійним у часі та просторі.

Безпосереднє забезпечення суспільної безпеки здійснюється органами виконавчої влади та місцевого самоврядування, які уповноважені видавати правові акти і здійснювати юридичні дії із забезпечення суспільної безпеки, що пов'язано з втручанням у господарське, організаційне та індивідуальне функціонування об'єктів забезпечення суспільної безпеки. Такі дії можуть змінювати порядок і систему відносин в об'єкті втручання з метою забезпечення безпеки всіх об'єктів авіаційного транспорту (пасажирів і майна) в ситуаціях ризику та небезпеки будь-якого походження або попередження виникнення таких ситуацій.

Специфіка змісту діяльності із забезпечення суспільної безпеки на авіаційному транспорті полягає в діях тих органів виконавчої влади та місцевого самоврядування, що мають повноваження безпосереднього забезпечення транспортної безпеки. Це обумовлене тим, що саме таке забезпечення регулюється нормами адміністративного права найбільш повно і є нормами прямої дії.

Таким чином, можемо говорити про те, що врегульована нормами адміністративного права діяльність органів виконавчої влади і місцевого самоврядування із забезпечення суспільної безпеки на авіаційному транспорті шляхом безпосереднього втручання в господарське, організаційне та індивідуальне функціонування об'єктів забезпечення суспільної безпеки, які організаційно їм не підпорядковуються, є адміністративним забезпеченням суспільної безпеки на авіаційному транспорті.

Поряд з цим треба виділити також граничні аспекти забезпечення суспільної безпеки, що пов'язані з нормами цивільного, кримінального, господарського, фінансового та інших галузей права.

В науковому аспекті визначення забезпечення безпеки за формами діяльності щодо забезпечення авіаційної безпеки можливо визначити в наступному форматі: форми адміністративно-публічного забезпечення авіаційної безпеки є актами прямої дії правоохоронних органів та інших суб'єктів забезпечення авіаційної безпеки з метою недопущення виникнення

ситуацій загроз для використання авіаційного транспорту, терміналів та аеропортів [3].

В забезпеченні суспільної безпеки на авіаційному транспорті ці форми набувають особливих ознак: цілеспрямованість, мета і завдання такої діяльності.

## VI. ВИСНОВКИ

Адміністративна система забезпечення авіаційної безпеки – це комплекс адміністративних заходів спрямованих на ефективне використання механізмів управління і координування з метою забезпечення захисту всіх учасників користування авіаційними засобами від стороннього втручання з метою завдання шкоди.

Зміст адміністративного забезпечення суспільної безпеки на авіаційному транспорті дозволяє визначити сутність цієї категорії і розкрити її основну мету та завдання в адміністративному праві України.

Сутність категорії забезпечення суспільної безпеки визначається як сукупність мети і принципів діяльності уповноважених суб'єктів із забезпечення суспільної безпеки України.

Мета забезпечення суспільної безпеки на авіаційному транспорті полягає в досягненні стану відсутності загроз і небезпек будь-якого походження всіх суб'єктів суспільства з допомогою правозастосування адміністративних норм права.

Таким чином робимо висновок: адміністративна система забезпечення авіаційної безпеки є частиною загальної авіаційної безпеки.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- Legal risk and legal security: Monograph / Zarosylo V., Bezzubov D., Dudnik O., Timashev V. - K: Eng. state. University of Finance and Intern. trade, 2012. - 300 p.
- The theoretical basis of security, development and formation: monograph / Zarosylo V., Bezzubov D., Podolyaka S. - K., "MP Leo", 2013.
- Administrative compulsion in the modern state and its use by law enforcement authorities: monograph / Bezzubov D., Zarosylo V., Podolyaka S. and others. - K: Mezhrhyonalnaya academy personnel management - Publishing