МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**НАУКОВА РОБОТА**

**для участі у Всеукраїнському конкурсі студентських та наукових робіт з галузей знань і спеціальностей**

Тема: Суб'єкти владних повноважень в сфері цивільної авіації

Шифр роботи «СУБʾЄКТИ АВІАЦІЇ»

2017 - 2018 н. р.

**ПЛАН**

|  |  |
| --- | --- |
| **ВСТУП…………………………………………………………………..** | 3 |
| **РОЗДІЛ 1. ДЕТЕРМІНАЦІЯ СУБ’ЄКТІВ ВЛАДНИХ ПОВНОВА-ЖЕНЬ В СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ…………………………………** | 5 |
| **РОЗДІЛ 2. СИСТЕМА СУБ’ЄКТІВ ВЛАДНИХ ПОВНОВАЖЕНЬ В СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ ЦАВІАЦІЇ………………………………………..** | 13 |
| **РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ’ЄКТІВ ВЛАДНИХ ПОВНОВАЖЕНЬ В СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ…………………....** | 20 |
| **ВИСНОВКИ……………………………………………………………..** | 24 |
| **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ…………………………….**  | 27 |

**ВСТУП**

**Aктуaльнicть дослідження.** Особливість галузі цивільної авіації обумовлюється домінантною місією суб’єктів владних повноважень, а саме­­‑ опікування безпекою авіації. Суб'єктами владних повноважень, що пов’язані з цивільною авіацією, здійснюються процеси, процедури та види діяльності, які стосуються не тільки службовців Державної авіаційної служби, а і персонал авіакомпаній і аеропортів та інших підприємств галузі, а саме: навчально-тренувальних центрів, хендлінгових компаній, фабрик бортхарчування, авіаремонтних заводів, авіаційно-технічних баз та паливно - заправних комплексів та інші.

На сьогодні актуальним питанням залишається розгляд суб’єктів владних повноважень в цивільній авіації як системного утворення, що у свою чергу потребує цілеспрямованого наукового супроводження, невід'ємним компонентом якого є наукові дослідження усіх її сторін. На жаль, з часу проголошення незалежності України на адміністративно-правовому просторі не з'явились подібних досліджень.

Для вирiшення пoстaвлених задач за теoретичну oснoву взято дослідження праць тaких вiдoмих науковців - aдмiнiстрaтивістів, a сaме: В. Б. Aвер’янoва, Д.Н. Бaхрaха, И.Л. Бaчила, A.I. Берлaча, Ю.П. Битяка, I.Л. Бoрoдiна, I.П. Гoлoснiченка, Г.Г. Зaбaрний, Б.М.Лaзaрєвa, Р.A. Кaлюжного, С.В. Кiвaлoва, Т.O. Кoлoмoєць, В.К. Кoлпaкoва, O.В. Кузьменкo, В.К. Шкaрупи тa iнших видaтних вчених у дaнiй гaлузi прaвa.

Питання дiяльнoстi Міністерства Інфраструктури, Державіаслужби Укрaїни , визначення їх правового статусу, повноважень піднімали в наукових працях таких українських учених, а саме: Д.О. Беззубова, А.С. Бичкова, В.Д. Гавловського, С.Т. Гончарука, О.А. Гусар, Н.В. Дараганової, О.В Дудник., Є.К. Єряшова, Г.Г. Забарного, О.О. Золотар, Р.А. Калюжного, В.К. Колпакова, І.Я. Козачок, В.І. Рижого, А.О. Собакаря, І.М. Сопілко, С.Г. Стеценка.

**Мeтa i зaвдaння дocлiджeння.** Мeтoю дocлiджeння є з’яcувaння інтегративних ознак, що об’єднують суб’єктів владних повноважень в системне утворення в цивільній авіації. Зaзнaчeна мeта oбумoвлює пocтaнoвку тaких **зaвдaнь**:

* прoaнaлiзувaти історіографію розвитку суб’єктів владних повноважень в цивільній авіації;
* прoaнaлiзувaти історіографію розвитку суб’єктів владних повноважень в цивільній авіації;
* визначити поняття та зміст правового статусу суб’єктів владних повноважень в цивільній авіації;
* здійснити класифікацію суб’єктів владних повноважень в цивільній авіації;
* дослідити нормативно-правове забезпечення діяльності суб’єктів владних повноважень в цивільній авіації та охарактеризувати напрями їх діяльності.

*Oб’єктoм дocлiджeння* є суспільні відносини, що виникають у процесі реалізації прав та обов’язків суб’єктів владних повноважень в цивільній авіації.

 *Прeдмeт дocлiджeння* суб’єкти владних повноважень в цивільній авіації.

**Мeтoди дocлiджeння.** Методологію дослідженняскладає система загальнонаукових та спеціально-наукових методів пізнання, що забезпечують об’єктивний аналіз досліджуваного предмету. Складовими методологічної бази є об'єктивність та історизм, ціннісний та структурно-системний підходи, поєднання підходів критичного і раціонального, конструктивного, порівняльно-ретроспективного, історичного і логічного тощо.

Нормативною основою роботи є Конституція України, Повітряний кодекс, законодавчі, міжнародні та інші нормативно-правові акти, які регулюють адміністративно-правові відносини органів, підприємств, установ у сфері цивільної авіації.

**Стpуктуpа pоботи** відобpажує логічну послідовність наукового дослідження і обумовлена його пpедметом і метою. Наукова pобота складається зі вступу, тpьох pозділів, висновки, список викоpистаних джеpел. Повний обсяг pоботи 29 стоpінок.

**PОЗДІЛ 1. ДЕТЕРМІНАЦІЯ СУБ’ЄКТІВ  ВЛАДНИХ  ПОВНОВАЖЕНЬ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ**

Цивільна авіація використовується для задоволення потреб економіки і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, а також для виконання польотів у приватних цілях (ст.1 п.102 ПКУ) [1].

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 право 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.

Визначення «суб'єкта владних повноважень» законодавець наводить в ст.2 КАСУ [2] під яким слідує розуміти орган державної влади, орган місцевого самоврядування, їхня посадова чи службова особа, інший суб'єкт при здійсненні ними владних управлінських функцій на основі законодавства, в тому числі на виконання делегованих повноважень.

 Однак, суб'єктами владних повноважень можуть бути не лише органи, їхні посадові чи службові особи, а й підприємства, установи та організації і навіть фізичні особи, якщо їм делеговано певні владні управлінські повноваження (наприклад, реєстраційно-дозвільні функції Державіаслужби, функції щодо притягнення до адміністративної відповідальності тощо).

 Під владними управлінськими функціями, що здійснюються на основі законодавства, зокрема на виконання делегованих повноважень, слід розуміти будь-які владні повноваження у рамках діяльності держави чи місцевого самоврядування, що не належать до законодавчих повноважень чи повноважень здійснювати правосуддя.

Можна виділити, зокрема, такі групи владних управлінських функцій: 1) вироблення (формулювання) політики; 2) правове регулювання; 3) надання адміністративних послуг;  4) нагляд і контроль.

  Делегування повноважень може бути визначено як наділення своїм повноваженням (уповноваження) одним суб'єктом владних повноважень іншого суб'єкта. Можна виділити такі ознаки делегованих повноважень (поки що лише на доктринальному рівні):1) делегування повноважень неможливе без відповідної законодавчої підстави; 2) делегування повноважень полягає у попередньому дозволі суб'єкта владних повноважень іншому суб'єкту (це може бути й підприємство, установа, організація) здійснювати повноваження, віднесені до компетенції першого; 3) можуть бути делеговані лише окремі повноваження, при цьому відбувається розширення повноважень суб'єкта, якому вони делеговані; 4) делегування повноважень можливе на визначений час або без зазначення строку.

Для повного та об'єктивного розглядусуб’єктів владних повноважень у галузі цивільної авіації, насамперед, необхідно з'ясувати зміст поняття «адміністративно-правовий статус».

Дослідження змісту поняття адміністративно-правового статусу суб’єктів у галузі повітряного транспорту дозволить визначити поняття, зміст, основні елементи та особливості цього статусу.

Слід зазначити, що на сьогодні існують різні точки зору науковців щодо визначення змісту адміністративно-правового статусу . Більшість вітчизняних вчених поділяють думку про те, що ядром правового статусу особи є права і обов’язки. На сьогодні, правовий статус не є неоднорідним, у юридичній літературі виділяють його різновиди. Виділяють: загальний, галузевий та спеціальний правовий статус (Ю.С. Шемшученко, Н.М. Пархоменко).

Аналіз переліків складових елементів адміністративно - правового статусу, які наводять у своїх наукових працях вітчизняні вчені-адміністративісти свідчить, що переважна більшість з них не відносять адміністративну правосуб’єктність до його складу. Проте варто акцентувати увагу, що подібна позиція не є усталеною. Так, наприклад, відомий вчений-адміністративіст Ю.П. Битяк зазначає, що адміністративно-правовий статус особи встановлюється обсягом та характером його адміністративної правосуб’єктності, яку становлять адміністративна дієздатність та адміністративна правоздатність. І.П. Голосніченко, М.Ф. Стахурський, Н.І. Золотарьова при дослідженні адміністративно-правового статусу також акцентують увагу на ролі адміністративної правосуб’єктності, яка, на їхню думку, є основою адміністративно-правового статусу .

З цього приводу Т.О. Мацелик [2] слушно зазначає, що правовий статус організацій як загальнотеоретичне поняття мало досліджено у правовій науці.

Адміністративно-правовий статус є одним із різновидів правового статусу, який поряд з загальними рисами, притаманними правовому статусу, має ряд особливих, специфічних для даної галузі рис. Адміністративно-правовий статус носить складний та комплексний характер. Він, за висловом
Л.Л. Попова, «просочений» нормами конституційного, цивільного, фінансового та інших галузей права, що відображують взаємини особистості і суспільства, громадянина і держави, індивіда і колективу [4].

Загальнотеоретичне розуміння адміністративно-правового статусу сформульовано В.К. Колпаковим. Він зазначає, що адмістративно-правовий статус (лат. status - стан, положення) це форма у який знаходить вираз система адміністративно-правових властивостей відповідного суб’єкта. До цих властивостей відносяться: 1) компетенція; 2) порядок утворення i набрання юридичних ознак; 3) назва; 4) місце дислокації; 5) структура; 6) цілі функціонування; 7) відповідальність [5].

В адміністративно-правовій науці також зустрічається підхід щодо виокремлення у структурі адміністративної правосуб’єктності юридичних осіб, окрім адміністративної правоздатності та дієздатності, окремого третього елементу – адміністративної деліктоздатності.

З цього приводу доцільно зазначити підхід до розуміння сутності адміністративної правоздатності та адміністративної дієздатності сформульований Д.М. Бахрахом [6]. На його думку, адміністративна правоздатність – це здатність набувати відповідні права та виконувати обов’язки, вчиняти дії та приймати рішення, порушувати адміністративні провадження та розглядати справи про адміністративні правопорушення, нести відповідальність у випадку порушення правових норм і недотримання встановлених законом вимог. Щодо адміністративної дієздатності він вважає, що вона складається з таких елементів, як здатність особи: самостійно реалізовувати належні йому (громадянинові, іноземцю, особі без громадянства) права; здійснювати встановлену компетенцію і приймати правові акти управління; застосовувати заходи адміністративного примусу; визнавати, гарантувати і захищати права і свободи громадян; нести правову відповідальність за шкоду, заподіяну громадянам, державному органу або юридичній особі; нести у разі вчинення адміністративного чи дисциплінарного правопорушення (проступку) відповідно адміністративну або дисциплінарну відповідальність.

Подібну точку зору Д.М. Бахраха підтримує Т.О. Коломоєць, яка зазначає, що елементами адміністративної дієздатності можуть виступати: 1) здатність самостійно реалізовувати належні права; 2) здатність самостійно реалізовувати встановлену компетенцію; 3) здатність самостійно приймати правові акти управління; 4) здатність самостійно застосовувати заходи адміністративного примусу; 5) здатність самостійно визнавати, гарантувати та захищати права та свободи громадян; 6) здатність самостійно нести за порушення адміністративно-правових норм юридичну відповідальність [7, с.39].

 Отже, на підставі аналізу розглянутих точок зору вчених -адміністративістів щодо розуміння поняття «адміністративна правосуб’єктність» та їх складових елементів можна стверджувати, що під адміністративною правосуб’єктністю суб’єктів у сфері цивільної авіації варто розуміти їх здатність мати та набувати права та обов’язки. Можна виділити наступний перелік елементів адміністративної правосуб’єктності суб’єктів у галузі повітряного транспорту: 1) мати адміністративні права і обов’язки; 2) здатність самостійно реалізовувати належні адміністративні права; 3) здатність самостійно реалізовувати встановлену компетенцію, наділену в рамках делегованих повноважень; 4) здатність самостійно застосовувати заходи адміністративного примусу в рамках делегованих повноважень; 6) здатність самостійно визнавати, гарантувати та захищати права та свободи громадян у зносинах з органами публічної адміністрації; 7) здатність самостійно нести за порушення адміністративно-правових норм юридичну відповідальність.

Сопілко І.М. зазначає, що рівень правосуб’єктності визначається нормативно – правовими актами. Особливість правового статусу органів державної влади визначаєься тим, що вони повноважні діяти лише у спосіб, передбачений законом, а приватноправові суб’єкти у межах не заборонених законом [8, с.39].

Адміністративно-правовий статус суб’єктів владних повноважень у сфері цивільної авіації **‑** це поняття, зміст якого завжди виражається в сукупності нормативно визначених прав та обов′язків, характеризується специфічним обов′язком нести відповідальність у зв′язку з виконанням своїх повноважень чи компетенції.

Виходячи з вищенаведеного, елементами змісту адміністративно-правового статусу суб’єктів владних повноважень в сфері цивільної авіації:

* положення (місце) суб’єктів; компетенція (органу) чи повноваження (керівника, авіаційного персоналу); ,сукупність юридично встановлених прав та обов'язків, реалізація яких забезпечує виконання їх основних функцій; обов′язок нести юридичну відповідальність за результатами виконанням своїх обовязків (деліктоздатність).

На наш погляд в роботі доцільно розкрити історико-правовий аспект діяльності суб'єктів владних повноважень цивільної авіації. В рамках нашої роботи проаналізуємо формування і розвиток центрального органу виконавчої влади у сфері цивільної авіації (на сьогодні - Державіаслужби)

В Союзі РСР державне управління авіаційною галуззю здійснювало загальносоюзне Міністерство цивільної авіації (МГА), створене згідно указу Президії Верховної Ради СРСР від 27 липня 1964 року[9]. Також існував Державний комітет по авіаційній техніці, указом Президії Верховної Ради СРСР від 2 березня 1965 року перетворений в загальносоюзне Міністерство авіаційної промисловості СРСР [10]. Загальносоюзний статус цих міністерств свідчить про визнання державою важливості повітряного транспорту. Забезпечення безпеки авіації, боротьба з правопорушеннями на повітряному транспорті покладалась на Міністерство охорони громадського порядку (з 25 листопада 1968 року МВС) [11], а найбільш серйозними займався також, утворений 13 березня 1954 року, Комітет державної безпеки) [12].

В роки незалежності України постала проблема створення власного органу управління цивільної авіації, оскільки Міністерство цивільної авіації мало загальносоюзний статус. Загалом з 1992 по 2007 рік статус провідного органу державного управління в сфері цивільної авіації змінювався 12 разів (від самостійного органу виконавчої влади до урядового органу у складі Мінтрансу), що негативно відображалося на розвитку галузі та іміджі країни загалом. З 1995 р. діяв Державний департамент авіаційного транспорту, на базі якого в 1998р. було створено Державну авіаційну адміністрацію України [13], яку згодом, на виконання п. б) ст. 1 Указу Президента України від 15 грудня 1999 року № 1573/99[14], Постановою КМУ від 29 березня 2000р. № 573 [15]було перетворено в Державний департамент авіаційного транспорту.

В 2004 році в системі органів виконавчої влади, на які покладено державне управління в авіаційній сфері, і, зокрема, забезпечення безпеки цивільної авіації, сталися докорінні зміни, які можна оцінити як позитивні. Змінився його статус: Державний департамент авіаційного транспорту (Укравіатранс) був урядовим органом державного управління у складі Мінтрансу та йому підпорядковувався. Указом Президента України від 15 липня 2004 року № 803[16] була створена Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (скорочено Державіаслужба) як центральний орган виконавчої влади, діяльність якого спрямовувалась і координувалась Кабінетом Міністрів України (п. 1 Положення про неї ). Таким чином статус провідного органу державного управління авіацією в Україні тоді підвищився від департаменту в складі Міністерства транспорту України до центрального органу виконавчої влади, підпорядкованого безпосередньо Кабінету Міністрів України.

Однак, постановою Кабінету Міністрів України від 23.05.2006 № 708 [18] знов було створено Державний департамент авіаційного транспорту (Укравіатранс). Одночасно змінився і статус Державіаслужби. Вона створювалась як головний (провідний) орган у системі центральних органів виконавчої влади, який забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації та у сфері використання повітряного простору України (п. 1 Положення „Про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації”[19] , яке втратило чинність на підставі Указу Президента України від 9 червня 2006 року ).

Постановою від 2 листопада 2006 р. № 1526[20], Кабінет Міністрів України ліквідував Укравіатранс та Державіаслужбу, утворивши на їх базі Державну авіаційну адміністрацію (яка вже існувала в Україні до 29 березня 2000р.). Згідно п. 1 вказаної Постанови, Державна авіаційна адміністрація (Державіаадміністрація) створена на базі Укравіатрансу та Державіаслужби як урядовий орган державного управління у складі Мінтрансзв’язку.

 Ще одні зміни, що відбулися у системі уп­равління цивільної авіації є ліквідація Державної авіаційної адміністра­ції відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 28 березня 2011 р. №346 "Про ліквідацію урядових органів" [21], та утворення відповідно до Указу Президента України від 09.12.2010 №1085/2011 "Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади" [22], Державної авіаційної служби України, яка входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації, діяльність якої спрямовується i координується Кабінетом Miнicrpiв України через Miнicтpa інфраструктури України.

Діяльності суб’єктів владних повноважень в цивільній авіації регулюється численними нормативно – правовими актами. Так, Повітряний кодекс України [1] ст. 11 визначає, що нормативно-правове регулювання цивільної авіації здійснюється шляхом прийняття в установленому порядку нормативно-правових актів та прийняття уповноваженим органом з питань цивільної авіації (Державна авіаційна служба України) авіаційних правил України, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору України. З моменту приєднання нашої держави у 1992 році до Чиказької конвенції в Україні прийнято більше п'ятисот нормативно-правових актів в галузі цивільної авіації, переважна більшість яких, згідно з положеннями Повітряного кодексу України, є авіаційними правилами.

Нормативно-правове забезпечення суб’єктів владних повноважень в цивільній авіації здійснюється шляхом прийняття в установленому порядку нормативно-правових актів та прийняття уповноваженим органом з питань цивільної авіації (Державна авіаційна служба України) авіаційних правил України, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору України. Джерелами надходження нормативних і законодавчих актів для організації є: органи влади України (Президент, Верховна Рада, Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктуриі т.п.), які приймають відповідні нормативні і законодавчі акти; інформаційні системи «Ліга: Закон», «Рада».

До міжнародних нормативно – правових актів: 1)[Конвенція про Міжнародну організацюї цивільної авіації та Додатки (19) до Конвенції](http://www.avia.gov.ua/documents/Inform-fond/dok-IKAO/23585.html) **2) Стандарти ІСАО, рекомендована практика ICAO - будь-яка вимога до фізичних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу та правил, єдине застосування якої визнається необхідним для забезпечення безпеки чи регулярності міжнародної аеронавігації і якої повинні дотримуватися Договірні держави відповідно до Конвенції.** 3) [Циркуляри ІКАО](http://www.avia.gov.ua/documents/Inform-fond/dok-IKAO/23586.html)

4) [Керівництва та робочі документи ІКАО](http://www.avia.gov.ua/documents/Inform-fond/dok-IKAO/23593.html). 5) [Міжнародні Конвенції, Угоди, Протоколи;](http://www.avia.gov.ua/documents/Inform-fond/dok-IKAO/23591.html) 6) Доповіді та звіти Асамблеї та Конференцій ІКАО.

**PОЗДІЛ 2. СИСТЕМА СУБ’ЄКТІВ ВЛАДНИХ ПОВНОВАЖЕНЬ В СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

В науці прийнято вважати, що система (грець. systema - складене з частин, сполучене) - це сукупність елементів, що знаходяться у відносинах і зв'язках між собою та утворюють певну цілісність, єдність. Як стверджують І.В. Блауберг і Е.Г. Юдін, її характеризують: наявність зв'язків між елементами, цілісність і обумовлена ними стійка структура. В свою чергу, структура (лат. structura - будова) - це будова і внутрішня форма організації системи, виступаюча як єдність між її елементами. Структура - атрибут всіх реально існуючих об'єктів і систем.

Особливостями будь-якої системи є: цілісність (незвідність властивостей системи до суми властивостей складових її елементів, що не виводимість з останніх властивостей цілого), структурність (можливість опису системи через встановлення її структури), ієрархічність (кожна частина системи виступає свого роду підсистема, що володіє своїми якостями. Оскільки система включає соціальні компоненти, які представлені працівниками, іншими словами людьми разом з технікою виконують роботи, то таку систему можна назвати соціотехнічною системою.

Цілісність системи передбачає, що її складові разом утворюють нову якість, більшу, ніж проста сукупність елементів. Враховуючи це, доцільно визначити суб’єктів владних повноважень цивільної авіації як цілесне утворення з новими інтегративними якостями, що не властиві його компонентам окремо, а виникають завдяки взаємодії в системі.

Принцип єдиної системи суб’єктів владних повноважень в сфері цивільної авіації нерозривно пов'язаний з однорідними принципами, на яких грунтуються організація та здійснення діяльності всієї цивільної авіації: єдиного повітряного простору, єдиного повітряного законодавства, єдиного державного регулювання та поєднання його з заходами економічної політики.

Функціональна єдність нерозривно пов'язана з організаційною єдністю - принципом цілісності суб’єктів владних повноважень в сфері цивільної авіації. Ця цілісність не щось штучне, нав'язане ззовні, а ознака зумовлен самим характером даної сфери та органів, що здійснюють завдання цивільної авіації та функції; взаимозв’язаністю і взаємодією всіх без винятку елементів системи цивільної авіації, без яких неможливо забезпечити названу цілісність, яка є об'єктивна закономірність стану і розвитку сукупності повітряного транспорту. Таким чином, кожен, компонент структури су’бєктів повітряного транспорту - це не відокремлена одиниця, діюча автономно, а частина єдиної і цілісної системи, нерозривна складова цілого організму, яким можна назвати систему повітряного транспорту цивільної авіації. Цілісність системи означає залежність органів, підприємств, організацій, що представляються як компоненти системи цивільної авіації один від одного при досягненні спільних цілей.

Принцип ієрархічності системи 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. Об'єднує, спрямовує і координує діяльність нижчестоящих органів орган виконавчої влади, уповноважений у сфері цивільної авіації - Державна авіаційна служба України.

Наявність всередині системи суперечностей виступають рушійною силою її саморозвитку, породжують необхідністю 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 оганізаційну систему, зі специфічною сукупністю функцій, структури та нормативно-правовим забезпеченням[23].

Су’бєкти владних повноважень в сфері цивільної авіації представляють собою економетричну систему, компоненти якої взаємодіють на матеріальному, інформаційному та фінансовому рівні, реалізуючи процеси управління та виробництва, що забезпечують функціонування цієї системи. Вона представлена ​​як дуже складна людино-система, що складається із сукупності компонентів, взаємопов'язаних функціонально і взаємодіючих у процесі забезпечення польотів, наземної експлуатації та ремонту повітряних суден, підготовки обслуговуючого персоналу, з вельми складною структурою внутрішніх і зовнішніх зв'язків. Інтегративною якістю між всіма підсистемами системи суб’єктів владних повноважень в сфері цивільної авіації та комплексним показником функціонування всієї цивільної авіації виступає безпека авіації.

Держава за заданим функціонально-цільовим підходом забезпечення безпеки авіації конструює відповідну структуру системи су’бєктів 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 су’бєктів 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.

Структурні елементи безпосередньо впливають на побудову системи су’бєктів владних повноважень в сфері цивільної авіації, так би мовити на зовнішнє зображення , вигляду схеми. Доповнення одного елементу впливає на попередній статус інших, вносить зміни в функціональні зв’язки між ними, тому елементи системи щоразу мають бути врегульовані з урахуванням відносин, у яких вони перебувають один з одним. Система су’бєктів владних повноважень в сфері цивільної авіації характеризується не лише наявністю визначених зв’язків між її елементами, а ще і взаємодію з навколишнім середовищем з яким вона проявляє свою цілісність.

Зовнішніми по відношенню до системи виступають ті об’єкти навколишнього середовища, інтегративні якості яких не прямо, а опосередковано впливають на систему через її окремі компоненти або систему в цілому. Середовищем для системи су’бєктів владних повноважень цивільної авіації є єдина авіаційно - транспортна системи в якій вона функціонує. Вона є складною, розгалуженою системою, основною метою діяльності якої є забезпечення потреб громадян і економіки у сфері надання послуг зі здійснення повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт.

Для системи су’бєктів владних повноважень в сфері цивільної авіації характерна розгалужена мережа зовнішніх та внутрішніх інформаційних зв'язків. Вони забезпечують: передачу управляючої та повідомної інформації між органами системи Міністерства інфраструктури України (Державіаслужбою України), з одного боку, і вищестоящими органами державної влади - з іншого; взаємний інформаційний обмін між персоналом цивільної авіації та іншими відомствами і громадськими організаціями; передачу управляючої та повідомної інформації між апаратами управління і відповідними системами; циркулювання інформації вказаного характеру між керівництвом органу та іншими управлінськими ланками; обмін інформацією між головними управліннями та управліннями-відділами служб органів; циркулювання інформації між головними управліннями і управліннями - відділами служби та їх підрозділами на нижчестоящих рівнях.

Така властивість побудови системи як ієрархічність та структурованість впливає і на властивості її поведінки окремих елементів, а цілісне функціонування самої системи є результатом взаємодії всіх її компонентів на різних рівнях.

 Організуючий характер діяльності су’бєктів владних повноважень в сфері цивільної авіації, як системо - утворюючий фактор, проявляється у трьох напрямках. Перший - практична реалізація та здійснення безпеки авіації на всій території України. Другий - керівництво, координаціяі контроль вищестоящих органів за діяльністю нижчестоящих. Третій - керівництво власним апаратом, так як кожний із суб’єктів які входять до системи субєктів владних повноважень в сфері цивільної авіації має свою типову структуру, і функціональні підрозділи, які сконцентровуються на виконання завдань і реалізацію функцій, що стоять перед ними. Діяльність су’бєктів владних повноважень в сфері цивільної авіації також характеризується підзаконністю, повсякденністю, безпосередністю і оперативністю у вирішенні завдань. У процесі здійснення своєї діяльності су’бєктів владних повноважень в сфері цивільної авіації використовує норми повітряного національного та міжнародного законодавства.

Таким чином, система су’бєктів владних повноважень в сфері цивільної авіації володіє всіма основними властивостями великих соціальних систем. Вона являє собою складне, таке, що динамічно розвивається, ієрархічно побудоване, багатофункціональне системне утворення державно-правової природи, яке виконує комплекс завдань щодо забезпечення безпеки цивільної авіації.

Аналіз функцій кожної професійної групи показує, що всі вони в тій чи іншій мірі реалізуються з метою забезпечення безпеки польотів. Разом з цим, вважаємо за можливе, розділити їх на функції: а) прямо і безпосередньо забезпечують безпеку польотів і б) опосередковано забезпечують безпеку польотів.

В наукових працях Гусар О.А. [24] зустрічаємо класифікацію персоналу цивільної авіації:

І. В залежності від у польоті або на землі особа персоналу цивільної авіації виконує свої професійні обов'язки:

1. *Льотний персонал цивільної авіації* – всі особи, перелік яких визначений в польотній документації і допущені експлуатантом до виконання польотного завдання.

2*. Наземний персонал цивільної авіації* – особи, що здійснюють авіаційну діяльність на землі:1) працівники Державної авіаційної служби України; 2) працівники авіакомпаній (експлуатанти); 3) працівники аеропортів; 4) працівники аеродромів; 5) працівники підприємств з технічного обслуговування і ремонту; 6) державні інспектори з авіаційного нагляду; 7) працівники навчальних закладів; 8) працівники підприємств-виробників авіаційної техніки в Україні; 9) працівники Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами; 10) працівники Українського державного проектно-технологічного та науково-дослідного інституту цивільної авіації «Украеропроект». 11) працівники Державного підприємства з обслуговування повітряного руху України (Украерорух).

Розглянемо суб’єктів владних повноважень, які представлені працівниками різних органів та підприємств в цивільній авіації

- **Працівники авіакомпанії (експлуатанти)**, які здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів;

- **Авіаційний персонал** (пілот повітряного судна; диспетчер управління повітряним рухом, персонал з технічного обслуговування повітряних суден, бортпровідник, диспетчер із забезпечення польотів);

Особливою категорією осіб авіаційного персоналу є екіпаж повітряного судна. *Екіпаж повітряного судна* — особи, яким у встановленому порядку доручено виконання певних обов’язків із керування і обслуговування повітряного судна при виконанні польотів. *Командиром повітряного судна* може бути особа, яка має спеціальність пілота (льотчика), а також підготовку і досвід, необхідні для самостійного керування повітряним судном цього типу і керівництва екіпажем.

- **Працівники аеропортів**, що забезпечують обслуговування пасажирів, польотів та експлуатацію повітряних суден, будівель і споруд, а також засобів забезпечення польотів;

 - **Працівники аеродромів**, що забезпечують зліт, посадку, розміщення та обслуговування літаків;

- **Працівники підприємств з технічного обслуговування і ремонт**у, що забезпечують льотну придатність повітряних суден та їх технічне обслуговування;

- **Державні інспектори з авіаційного нагляду** здійснюють інспектування об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та контроль за виконанням ними авіаційних правил України;

- **Працівники навчальних закладів** (проводять підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації фахівців у сфері цивільної авіації);

- **Підприємства-виробники авіаційної техніки в Україні**, забезпечують поставку авіаційної техніки експлуатантам і авторський нагляд за її експлуатацією;

- **Працівники Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами** здійснює технічне розслідування авіаційних подій та підготовку висновків і рекомендацій;

- **Працівники Українського державного проектно - технологічного та науково-дослідного інституту цивільної авіації "Украеропроект".**

- **Працівники Державного підприємства з обслуговування повітряного руху України (Украерорух**). Підприємство уповноважене державним регулюючим органом цивільної авіації (Державіаслужбою) здійснювати аеронавігаційне обслуговування в повітряному просторі, обслуговування повітряного руху (ОПР) України та в повітряному просторі над відкритим морем.

 - До основних суб’єктів-посередників в цивільній авіації можна віднести фрахтівника, експедитора (агент-експедитор, експедитор з перевезення вантажів.

 - **Страховики.**

 **-** **Інші працівники суб’єктів авіаційної діяльності** (аероклуби, суб’єкти комерційної діяльності в галузі цивільної авіації, які здійснюють паливно-заправну і вантажно-переробну діяльність, прибирання та обслуговування повітряних суден тощо).

На підставі вищевикладеного, всіх суб’єктів розглядаємо як їх сукупність, яка здатна всі компоненти об'єднати в єдину цілісну систему. Про систему дозволяє говорити наявність не менше двох компонентів з яких вона утворена.

Отже, класифікація суб'єктів владних повноважень у сфері цивільної авіації ґрунтується на виявленні ознак, в яких відображаються їх загальні риси і специфічні особливості як класу. З урахуванням даного критерію виділені класи: індивідуальних (пілот, бортінженер, авіадиспетчер) та колективних (екіпаж, авіакомпанія) суб'єктів цивільної авіації.

**PОЗДІЛ 3.  НАПРЯМИ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ’ЄКТІВ ВЛАДНИХ ПОВНОВАЖЕНЬ В СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

В ст.5 Повітряного кодексу України [1] законодавець визначає державну політику і стратегію розвитку цивільної авіації України за такими напрямами:

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

Зрозуміло, що реалізацію цих напрямів здійснюють також певні суб’єкти владних повноважень. Тому, можна представити класифікацію суб’єкти владних повноважень в залежності від напрямів реалізації політики і діяльності:
1) забезпечення безпеки авіації (працівники Державної авіаційної служби України, працівники Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами;;

2) повітряні перевезення та їх обслуговування(працівники авіакомпаній (експлуатанти), працівники аеропортів, працівники аеродромів, працівники підприємств з технічного обслуговування і ремонту);

3) організація використання повітряного простору України (Украерорух);

4) представництво України в міжнародних організаціях цивільної авіації: [Європейська організація з безпеки аеронавігації](https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%84%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D0%B9%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F_%D0%B7_%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D0%B8_%D0%B0%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%B2%D1%96%D0%B3%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%97&action=edit&redlink=1) ЄВРОКОНТРОЛЬ (EURO-CONTROL); [Європейська конференція цивільної авіації](https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%84%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D0%B9%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F_%D1%86%D0%B8%D0%B2%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D1%97_%D0%B0%D0%B2%D1%96%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%97&action=edit&redlink=1) (ЄКЦА) European Civil Aviation Conference (ECAC); [Міжнародна організація цивільної авіації](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%96%D0%B6%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B0_%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F_%D1%86%D0%B8%D0%B2%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D1%97_%D0%B0%D0%B2%D1%96%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%97) (ІКАО) International Civil Aviation Organization (ICAO); Украерорух член Міжнародної федерації асоціацій авіадиспетчерів (IFATCA); Украерорух член Асоціації управління повітряним рухом (ATCA); Украерорух член організації "Інформаційно-координаційна рада з питань зборів у сфері аеронавігаційного обслуговування" (IKSANO); Украерорух співзасновник Міжнародної організації цивільних підприємств аеронавігаційного обслуговування (CANSO); Ратифікація Верховною Радою України Угоди між Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР) і Кабінетом Міністрів України в рамках проекту модернізації аеронавігаційної системи України.

*Діяльність суб’єктів владних повноважень у сфері забезпечення безпеки авіації.* У статті 4 ЗУ «Про основи національної безпеки» від 19 червня 2003 року наводиться перелік органів виконавчої влади, які уповноважені здійснювати діяльність, спрямовану на забезпе чення національної безпеки України, а саме:

«Суб’єктами забезпечення національної безпеки є: Президент України; Верховна Рада України; Кабінет Міністрів України; Рада національної безпеки та оборони України; міністерства та інші центральні органи виконавчої влади; Національний банк України; суди загальної юрисдикції; прокуратура України; місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування; Збройні Сили України; Служба безпеки України; Служба зовнішньої розвідки України; Державна прикордонна служба України та інші військові формування, утворені відповідно до законів України» [25].

Акумуляція питань щодо безпеки та реалізацію функцій по забезпеченню безпеки цивільної авіації в Державіаслужбі здійснює Департамент авіаційної безпеки, який складається з відділів: Відділ нагляду за станом авіаційної безпеки експлуатантів; Відділ нагляду за станом  авіаційної безпеки  аеропортів  та  суб'єктів комерційного обслуговування; Відділ нагляду за станом авіаційної безпеки при організації повітряного руху, підготовки персоналу захисту від кіберзагроз  та нормативного забезпечення; Відділ видачі документів на право провадження авіаційної діяльності.

*Діяльність суб’єктів авіаційної галузі щодо порядку використання повітряного простору* України визначається національними та міжнародними нормативно – правовими актами. Серед них можна визначити: Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 року, Угода про використання повітряного простору вiд 15.05.1992 року, Повітряний кодекс України (ПКУ) від 19.05 2011 року., «Положення про використання повітряного простору України» від 29 березня 2002 р. № 401, «Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року» від 24лютого 2016 року № 126, Наказ Міністерства інфраструктури України від 28.10.2011 «Про затвердження Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України».

Структурним підрозділом Державіаслужби, що виконує обов’язки з нагляду за діяльністю провайдерів аеронавігаційного обслуговування є департамент аеронавігаці. Безпосередні обов’язки з організації та проведення аудитів з безпеки польотів у системі ОрПР покладено на відділ сертифікації та нагляду за діяльністю провайдерів аеронавігаційного обслуговування департаменту аеронавігації.

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).

Так, за підсумками діяльності авіаційної галузі України за 2016 рік ДП ОПР «Украерорух» упродовж року обслуговував 214,3 тис. польотів проти 234.9 тисяч за 2015 рік. Кількість обслугованих польотів виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України збільшилась на 17,6 % іноземними авіакомпаніями - скоротилась на 19,I9 % [26].

*3) Діяльність суб’єктів владних повноважень у сфері аеропортової діяльності.*

Одним із суб’єктів владних повноважень є керівник аеропорту.

Так керівником обов’язково розробляється Програма авіаційної безпеки аеропорту. Він безпосередньо звітує перед уповноваженим органом з питань цивільної авіації про розроблення і здійснення заходів авіаційної безпеки.

До обов’язків керівника аеропорту, експлуатанта аеродрому, експлуатанта аеропорту належить:

* розроблення, погодження з уповноваженим органом з питань цивільної авіації, затвердження та виконання програми авіаційної безпеки аеропорту, яка, зокрема, повинна містити відомості про аеропорт, превентивні заходи щодо забезпечення авіаційної безпеки, заплановані заходи щодо врегулювання кризової ситуації, а також оновлення такої програми на постійній основі;
* введення до штатної структури аеропорту посади заступника керівника аеропорту з авіаційної безпеки та наділення його повноваженнями для забезпечення організації виконання програми авіаційної безпеки аеропорту.

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 [27]. Наразі відбувається узгодження самої Державної цільової програми розвитку аеропортів до 2023 року, яка передбачає реалізацію запланованих у Концепції заходів.

Прийняття Програми розвитку аеропортів можна вважати надзвичайно важливим кроком для подальшої активізації механізму державно-приватного партнерства, розвитку неавіаційної діяльності аеропортів та створення сприятливого інвестиційного клімату для розвитку авіаційної галузі України.

**ВИСНОВКИ**

В результаті проведеного дослідження сформульовано ряд висновків, пропозицій і рекомендацій, спрямованих на досягнення поставленої мети.

* 1. Запропоновано власне розуміння поняття “суб’єкт владних повноважень у сфері цивільної авіації” – це уповноважений державою суб’єкт (орган, підприємство, установа, організація, посадова чи службова особа), який на основі та у відповідності із чинним законодавством здійснює управлінський чи регулятивний вплив як на суспільство у цілому так і на його окремі елементи для забезпечення безпеки авіації.
	2. Державної авіаційна служба України визначена як центральний орган виконавчої влади . Виділено особливості Державної авіаційної служби України як органу виконавчої влади, зокрема вона: є державним органом виконавчої влади, яка входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації, діяльність якої спрямовується i координується Кабінетом Miнicrpiв України через Miнicтpa інфраструктури України. В межах своїх повноважень Державіаслужба України на основі і на виконання Конституції України та законів України, актів і доручень Президента України, актів Кабінету Міністрів України, наказів Міністерства інфраструктури України та доручень Віце-прем'єр-міністра України – Міністра інфраструктури України видає накази організаційно-розпорядчого характеру, які підписує Голова Державіаслужби України.
	3. Сутність діяльності суб’єктів владних повноважень в цивільній авіації визначається їх адміністративно-правовим статусом, який характеризується їх компетенцією. Правовий статус суб’єктів владних повноважень у сфері цивільної авіації - сукупність ознак, що визначають його місце і роль у системі органів державної влади як суб’єкта забезпечення реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки цивільної авіації. Підкреслено, правовий статус суб’єктів владних повноважень є складною правовою конструкцією, яка містить: цілі, завдання, функції; компетенцію; організаційно-структурний блок елементів; відповідальність.

4. Важливими суб’єктами владних повноважень в цивільній авіації є:

І: Органи, що відносяться до центральних органів виконавчої влади і функції яких прямо чи опосередковано стосуються безпеки цивільної авіації:

Міністерство інфраструктури,Державна авіаційна служба України, Міністерство оборони України, Міністерство охорони здоров’я України, Національна поліція України, Державну службу України з надзвичайних ситуацій, Державна прикордонна служба, Державна фіскальна служба України, Служба безпеки України.

ІІ. Інші суб’єкти: 1) авіакомпанії (експлуатанти), які здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів; 2) авіаційний персонал (пілот повітряного судна; диспетчер управління повітряним рухом, персонал з технічного обслуговування повітряних суден, бортпровідник, диспетчер із забезпечення польотів); 3) аеропорти, що забезпечують обслуговування пасажирів, польотів та експлуатацію повітряних суден, будівель і споруд, а також засобів забезпечення польотів; 4) аеродроми, що забезпечують зліт, посадку, розміщення та обслуговування літаків; 5) підприємства з технічного обслуговування і ремонту, що забезпечують льотну придатність повітряних суден та їх технічне обслуговування; 6) державні інспектори з авіаційного нагляду здійснюють інспектування об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та контроль за виконанням ними авіаційних правил України; 7) навчальні заклади (проводять підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації фахівців у сфері цивільної авіації); 8) підприємства-виробники авіаційної техніки в Україні, забезпечують поставку авіаційної техніки експлуатантам і авторський нагляд за її експлуатацією; 9) Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами здійснює технічне розслідування авіаційних подій та підготовку висновків і рекомендацій; 10) Український державний проектно-технологічний та науково-дослідний інститут цивільної авіації "Украеропроект"; 11) Державне підприємство з обслуговування повітряного руху України (Украерорух).

5. Класифікацію суб’єкти владних повноважень в залежності від напрямів реалізації політики і діяльності:1) забезпечення безпеки авіації (працівники Державної авіаційної служби України, працівники Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами; 2) повітряні перевезення та їх обслуговування(працівники авіакомпаній (експлуатанти), працівники аеропортів, працівники аеродромів, працівники підприємств з технічного обслуговування і ремонту); 3) організація використання повітряного простору України (Украерорух); 4) представництво України в міжнародних організаціях цивільної авіації.

6. Суб’єкти владних повноважень цивільної авіації представляють собою економетричну систему, компоненти якої взаємодіють на матеріальному, інформаційному та фінансовому рівні, реалізуючи процеси управління та виробництва, що забезпечують функціонування цієї системи. Вона представлена як дуже складна людино-система, що складається із сукупності компонентів, взаємопов'язаних функціонально і взаємодіючих у процесі забезпечення польотів, наземної експлуатації та ремонту повітряних суден, підготовки обслуговуючого персоналу, з вельми складною структурою внутрішніх і зовнішніх зв'язків. Інтегративним якістю між всіма підсистемами системи суб’єктів повітряного транспорту та комплексним показником функціонування всієї цивільної авіації виступає безпека авіації.

7.Державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення. До основних напрямів діяльності відносимо:1) діяльність суб’єктів владних повноважень у сфері забезпечення безпеки авіації; 2) діяльність суб’єктів владних повноважень у сфері аеронавігації; 3) діяльність суб’єктів владних повноважень у сфері аеропортової діяльності.

**Список викоpистаних джеpел**

1. Повітряний кодекс України : Закон вiд 19.05.2011 // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — № 48-49. — Ст. 536
2. Кодекс адміністративного судочинства // Відом. Верхов. Ради України. – 2005. – №35–36, 37. – Ст. 446.
3. Мацелик Т.О. Адміністративна правосуб’єктність як онтологічна здатність особи бути суб’єктом адміністративного права / Т.О. Мацелик // Науковий вісник Чернівецького університету. – 2011. –Випуск 597. – С. 90–94.
4. Административное право : учебник / Под ред. Ю. М. Козлова, Л. Л. Попова. — М. : Юристь, 2001. — 728 с.
5. Курс адміністративного права України : підручник / В. К. Колпаков [та ін.] ; спец. ред. : В. К. Колпаков [та ін.] ; Нац. акад. внутр. справ – 2-ге вид. , перероб. і допов. — К. : Юрінком Інтер, 2013. — 872 с.

Бaхрaх Д. Н. Aдминистрaтивнoе прaвo: учебник для вузoв / Бaхрaх Д. Н., Рoссинский Б. В., Стaрилoв Ю. Н. – [2-е изд., изм. и дoп.]. – М.: Нoрмa, 2005.

1. Коломоєць Т.О., Колпаков В.К. Вступ до навчального курсу "Адміністративне право України": навч. лекція / Т. О. Коломоєць, В. К. Колпаков — К. : Ін Юре, 2014. — 240 с.
2. Сопілко І.М. Правові підстави для отримання органами державної влади України інформації/ І.М.Сопілко//– Часопис київського університету права. 2009 р. /(1), с.135-143
3. Об образовании общесоюзного Министерства гражданской авиации СССР. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 27 июля 1964 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1964. – № 31. – Ст. 373.
4. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/460
5. О преобразовании Государственного комитета по авиационной технике СССР в общесоюзное Министерство авиационной промышленности СССР. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 2 марта 1965 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1965. – № 10. – Ст. 109.
6. О переименовании Министерства охраны общественного порядка СССР в Министерство внутренних дел СССР. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 25 ноября 1968 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1968. – № 48. – Ст. 467.
7. Питання Державної авіаційної адміністрації. Постанова Кабінету Міністрів України від 8 червня 1998 р. № 815 // Офіційний Вісник України. – 1998. – № 23. – стор. 21.
8. Про зміни у структурі центральних органів виконавчої влади: Указ Президента України від 15 грудня 1999 року № 1573/99 // Урядовий кур'єр. – 1999. – № 237.
9. Про утворення Державного департаменту авіаційного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 березня 2000 р. № 573 // Офіційний Вісник України. – 2000. – № 13. – Ст. 523.
10. Про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації: Указ Президента України від 15 липня 2004 року № 803 // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 28. – Ст. 1869.
11. Про утворення Державного департаменту авіаційного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 23 травня 2006 р. № 708 // Офіційний Вісник України. – 2006. – № 21. – Ст. 1559.
12. Про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації: Указ Президента України від 15 липня 2004 року № 803 // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 28. – Ст. 1869.
13. Про внесення змін та визнання такими, що втратили чинність, деяких указів Президента України з питань безпеки авіації: Указ Президента України від 9 червня 2006 року № 510/2006 // Урядовий кур'єр. – 2006. – № 110.
14. Про утворення Державної авіаційної адміністрації. Постанова Кабінету Міністрів України від 2 листопада 2006 р. № 1526 // Урядовий кур'єр. – 2006. – № 210.
15. Про ліквідацію урядових органів: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 березня 2011 р. №346 [Електронний ресурс].- Режим до­ступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/346
16. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади: Указ Президента України від 09.12.2010 №1085/2011 //Офіційний Вісник України 2011.- № 29.- Ст. 1219.
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. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19 червня 2003 р. № 964-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 39. – Ст. 351.
20. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. Державна статистична звітність. Підсумками діяльності авіаційної галузі України за 2016 рік. – К.: Державіаслужба України, 2017. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/11308.pdf
21. Державна програма розвитку аеропортів на період до 2023 року. Постанова КМУ від 24 лютого 2016 р. №126. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www>.kmu.gov.ua/cont