

(у разі наявності) посадовими особами вилучаються і до закінчення терміну позбавлення надсилаються в Центр за місцем проживання особи на зберігання [2].

в) у разі надання у передбачених законодавством випадках посвідчення водія особою, яка позбавлена права керування ТЗ працівникові ДАІ (під час нагляду за дорожнім рухом або оформлення матеріалів ДТП тощо), уживаються заходи щодо доставляння цієї особи до підрозділу ДАІ, де начальником ОВС, начальником або заступником начальника відділення (відділу, управління), командиром або заступником командира окремого підрозділу ДПС ДАІ МВС здійснюється вилучення цього посвідчення [3]. Інших важелів примусити особу, яка позбавлена права керування ТЗ здати посвідчення водія у правоохоронців не існує.

До об'єктивних причин невиконання постанови про позбавлення права керування ТЗ ми відносимо ті ситуації, коли таке стягнення не може бути реалізоване незалежно від суб'єктивного ставлення до цього правопорушника. Наведемо типові приклади з правозастосовної діяльності правоохоронних органів та судової практики. Фактично, ми маємо справу з помилкою з боку судів. Як запобігти таким ситуаціям? Який вихід, на сьогодні ми пропонуємо:

1. При виявленні фактів прийняття завідомо неправомірних рішень судами першої інстанції посадовим особам підрозділів ДАІ належить вживати заходи щодо їх оскарження в порядку встановленому чинним законодавством.

2. У випадку, якщо суддею було винесено рішення про позбавлення права керування особою, яка таке право взагалі не отримувала, або була його позбавлена за відсутністю необхідних даних, – посадовим особам підрозділу ДАІ треба звертатися до місцевого суду (у порядку ст. 304 КУпАП) з клопотанням про заміну адміністративного стягнення на інше – штраф.

#### *Література*

1. Про затвердження інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : наказ МВС України від 26.02.2009 № 77. // Офіційний вісник України. – 2009. – № 34. – С. 133. – Ст. 1193.

2. Інструкція про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія : наказ МВС України від 07.12.2009 № 515 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 8. – С. 324. – Ст. 415.

3. Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС : наказ МВС України від 27.03.2009 № 111. // Офіційний вісник України. – 2009. – № 51. – С. 270 – Ст. 1777.

УДК 351.25 (043.2)

**Бистрицький Д. О., Ярошенко Я. О.,**  
студенти,

Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Нашинець-Наумова А. Ю., к.ю.н.

### **ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Теоретична і практична значущість вибору стратегічних і тактичних рішень соціально-політичного, економічного, правового, ідеологічного характеру, що забезпечують розвиток цивільної авіації України, є необоротність процесів будівництва в Україні демократичного, вільного і справедливого суспільства і держави. Однією з найважливіших завдань Уряду України в ході адміністративної реформи, є створення системи управління, що дозволяє ефективно реалізовувати конкретні стратегічні цілі. У цього завдання є, по суті, два аспекти. Один аспект – це розвантаження органів виконавчої влади від зайвих функцій, передача частини цих функцій саморегульованим організаціям, інститутам громадянського суспільства і в тому числі підприємницькій спільноті. При цьому повинна бути різко підвищено відповідальність апарату за реалізацію тих функцій, які залишаються за виконавчою владою. У рамках адміністративної реформи необхідно створити цілісну систему управлінських технологій та їх правове втілення в сфері цивільної авіації, що охоплюють і державні фінанси, і інноваційні процеси [1, с.135].

Проблемі правового забезпечення безпеки польотів цивільної авіації присвячені такі наукові праці вчених юристів як: О. В. Будницького, С. І. Грачова, А. В. Степашина, Н. В. Трошина, Л. С. Яковлева та ін.

Важливими документами державного рівня, відповідно до яких приймаються заходи з розвитку цивільної авіаційної діяльності, є "Основні напрямки соціально-економічного розвитку України на довгострокову і на середньострокову перспективу". У названих документах зафіксовано, що державна політика в галузі розвитку та регулювання цивільної авіаційної діяльності визначається тим, що соціально-економічний прогрес України немислимий без цивільної авіації як виду транспорту. Головна причина неефективності прийнятих заходів полягає в тому, що прийняття стратегічних рішень, включаючи формування нормативно-правової бази, відстає від темпів, з якими загострюються застарілі кризові явища і виникають нові. Це, у свою чергу, багато в чому викликано роз'єднаністю і численністю федеральних органів державної влади, що беруть участь в управлінні галуззю, що зберігається розмитістю рамок їх відповідальності і повноважень [2, с. 95]. Без ефективного управління галуззю, правового забезпечення безпеки польотів повітряного транспорту, аеропортового господарства, авіапрому та системи організації повітряного руху неможливий. Авіаційна безпека являє собою стан захищеності авіації від незаконного втручання, яке може спричинити нещасні випадки з людьми, матеріальний збиток, захоплення або викрадення повітряного судна. Недостатня узгодженість української нормативної бази в галузі цивільної авіації позначається і на безпеці її функціонування [3, с. 126]. Необхідність вдосконалення законодавства у цій галузі є першорядною проблемою, яку необхідно вирішувати в самі найкоротші терміни. Тероризм перетворився на одну з головних загроз безпеки у світі. Методи і практика тероризму представляють собою грубе нехтування законом і мораллю, перешкоджають міжнародному співробітництву, ведуть до підриву основних свобод і демократичних основ будь-якої держави. Протидія актам тероризму у сфері цивільної авіації має забезпечуватися на основі комплексного підходу, що поєднує правові, технічні та організаційні заходи. До них відноситься функціонування служб авіаційної безпеки, охорона аеропортів, об'єктів

цивільної авіації та повітряних суден, попередження і припинення спроб їх захоплення [4]. Цивільна авіація може бути вразлива для нападу в будь-якому місці і в будь-який час, якщо не вжити відповідних превентивних правових заходів з авіаційної безпеки, таких як: сам характер авіаційної галузі дозволяє злочинцеві приступити до порушення авіаційної безпеки, не перебуваючи в безпосередній близькості від наміченого об'єкта; відомчий підхід до вирішення проблем авіаційної безпеки в аеропортах і залишковий принцип фінансування служб безпеки; слабка матеріально-технічна база та відсутність законодавчих актів у більшості суб'єктів, які кардинально змінили б правову базу в сфері забезпечення безпеки в цивільній авіації [5, с. 221]. В суспільстві назріла потреба у врегулюванні нормами права позначених нами проблем щодо попередження тероризму в сфері цивільної авіації, тому гострота проблеми, її значимість і актуальність ні в кого не викликає сумнівів.

#### *Література*

1. Скакун О.Ф. Теория государства и права / О. Ф. Скакун. – Х. : Консум, 2000. – 256 с.
2. Теорія держави і права : навч. посібник // За заг. ред. В. В.Копейчикова. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – 355 с.
3. Голосніченко І. П. Значення адміністративного права в умовах демократичних перетворень суспільства / І. П. Голосніченко // Право України. – 1998. – №11. – С. 125-132.
4. Повітряний кодекс України : Закон України від 19.05.2011 року №3393-VI. // Відомості Верховної Ради України (ВВР) – 2011. – №48-49 – Ст.536.
5. Стеценко С.Г. Адміністративне право України / С.Г. Стеценко – К. : Атіка. – 2007. – 321 с.