

до 2030 року. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2431801-v-ukraini-pocalos-obgovorennia-aviacijnoi-transportnoi-strategii-do-2030-roku.html> (дата звернення: 16.10.2019).

УДК 347.824(043.2)

**Артеменко Ю.О.**, магістр,  
Юридичний факультет,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Шапенко Л.О., старший викладач

## **ПІДЗАКОННА ПРАВОТВОРЧІСТЬ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ**

Значну роль у формуванні сучасної системи нормативно-правових актів в Україні відіграє правотворча діяльність, яка сприяє зміцненню правосвідомості громадян, підвищенню рівня правової обізнаності та є наслідком підтримання режиму законності та правопорядку в державі. Особливе місце в цьому процесі належить підзаконній правотворчості, причиною розвитку якої є об'єктивна потреба в уточненні правової регламентації суспільних відносин, що первинно регулюються на рівні закону у відповідних сферах суспільного життя, зокрема й у галузі цивільної авіації. Так, метою підзаконної правотворчості у правовому забезпеченні діяльності цивільної авіації є формування єдиної та внутрішньо узгодженої системи нормативно-правових приписів, спрямованих на організацію виконання нормативно-правових актів вищої юридичної сили в даній сфері шляхом їхньої деталізації та конкретизації [1, с. 13].

Суб'єктів, які здійснюють підзаконну правотворчість в галузі цивільної авіації, можна поділити на:

- вищі органи державної влади (Президент України, Кабінет Міністрів України);
- міністерства та інші центральні органи виконавчої влади (Міністерство інфраструктури України, Державна авіаційна служба України тощо).

Підзаконній правотворчості в галузі цивільної авіації притаманні загальні ознаки правотворчої діяльності, а саме: полягає у створенні, зміні, припиненні, систематизації нормативно-правових приписів; здійснюється спеціально уповноваженим правотворчим суб'єктом; є послідовним процесом, що складається з послідовних

стадій, регламентованих нормами права; результати діяльності фіксуються в зовнішніх формах права [2, с. 47].

Слід зазначити, що на сьогодні правові норми, які регулюють відносини в галузі цивільної авіації, оновлюються та вдосконалюються. Так, 20 вересня 2019 року набрала чинності постанова Кабінету Міністрів України від 14.08.2019 року № 725 «Про внесення змін до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації», якою вносяться зміни до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 року № 676, які оптимізують рівень мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) в частині страхування відповідальності експлуатанта аеропорту (аеродрому, вертодрому) та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам, та спрощують процедуру визначення мінімальних страхових сум відповідальності для суб'єктів наземного обслуговування [3].

У свою чергу, з метою вдосконалення Авіаційних правил України Державною авіаційною службою України було розроблено проект наказу «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила сертифікації суб'єктів, які здійснюють підготовку персоналу з організації та/або продажу повітряних перевезень» та проект наказу «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень небезпечних вантажів», які ще проходять стадію обговорення.

Також, вже набрали чинності та застосовуються в практичній діяльності цивільної авіації такі підзаконні нормативно-правові акти Державної авіаційної служби України, як наказ від 05 лютого 2019 року № 153 «Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні»; наказ від 26 квітня 2019 року № 529 «Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21 (Part-21)»; наказ від 13 травня 2019 року № 582 «Про затвердження Авіаційних правил України «Обслуговування аеронавігаційною інформацією» тощо [3].

Слід звернути увагу й на те, що різновидом підзаконної правотворчості виступає й локальна правотворчість, яка полягає у виданні актів різних форм, що мають обмежену дію, оскільки вони стосуються лише певної організації, з метою регулювання окремих відносин. Прикладом може бути наказ Державної авіаційної служби

України «Про надання права на експлуатацію повітряної лінії для ТОВ «АВІАКОМПАНІЯ СКАЙАП».

Тому, на сьогодні підзаконна правотворчість у галузі цивільної авіації сприяє зміні або скасуванню тих нормативно-правових актів, що застаріли і не відповідають потребам суспільного розвитку та сучасному стану законодавства, забезпечує усунення прогалин у правовому регулюванні відносин в галузі цивільної авіації шляхом формулювання тих правил поведінки, яких бракує. Проте, все ж таки, процес підзаконної правотворчості в галузі цивільної авіації потребує вдосконалення і чіткої регламентації з огляду на його значимість у системі правового регулювання суспільних відносин та задля забезпечення єдності та несуперечливості правових приписів.

Отже, підсумовуючи вищевикладене, можна зробити висновок, що підзаконна правотворчість в галузі цивільної авіації – це діяльність, що полягає у створенні, зміні, припиненні нормативно-правових приписів, яка здійснюється спеціально уповноваженими суб'єктами з метою деталізації приписів закону та створення ефективного механізму реалізації законодавчих положень.

#### *Література*

1. Попович Т. П., Стрічик Я. Я. Підзаконна правотворчість: теоретико-правові аспекти. Приватне та публічне право. 2018. № 2. С. 12–16.
2. Ничка Ю. Підзаконна правотворчість: загальнотеоретична характеристика. Вісник Львівського університету. Серія юридична. 2015. Вип. 61. С. 45–49.
3. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL: <https://avia.gov.ua> (дата звернення: 15.10.2019).