

Отже, питання повітряних суден врегульовані багатьма нормативно-правовими актами. Однак більшість літальних апаратів, а саме БПЛА, не зафіксовані в такому реєстрі. Основною причиною наявності таких прогалин є невизначеність стосовно того, якого саме класу безпілотні літальні апарати (за розміром, вагою чи іншими параметрами) необхідно реєструвати.

Література

1. Цивільний кодекс України від 16 січ. 2003 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44. Ст. 356.

2. Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні»: наказ Міністерства юстиції України від 05 лют. 2019 р. №153. Державна авіаційна служба України.

3. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48-49. Ст. 536.

УДК 342.951 (043.2)

Легеза Є.О., д.ю.н., професор,
Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро, Україна

Кунєв Ю.Д., д.ю.н., професор,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ОСНОВИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОРУШЕНЬ ЗАКОНОДАВСТВА У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Для використання інструментарію сприяння законній діяльності громадян потрібно реалізувати в законодавстві декілька принципів, стандартних для законодавства демократичних країн. Головним є не назва принципів, а їх зміст та реалізація в нормах законодавства, які відображаються у співвідношенні правових механізмів реалізації регулятивних та охоронних функцій держави в нормах адміністративної діяльності. Важливим є реалізація одночасно обох функцій за демократичними стандартами. В українському законодавстві є проблеми реалізації за обома напрямками діяльності та їх правового регулювання.

До відповідальності у сфері, пов'язаній з публічним управлінням, потрібно підходити за певними принциповими основами, сформованими для сфер, які потребують стандартизації відносин у певній сфері господарської діяльності. Це здійснюється в межах адміністративного права і адміністративної діяльності.

Адміністративне право і стає адміністративним, а не управлінським, коли воно змінює характер на захисний, відносно реалізації прав та інтересів громадян. Сучасне адміністративне право сутнісне залишається поліцейським (управлінським), зважаючи на характер його спрямованості. В першу чергу, спрямованість проглядається за правовими інструментами (засобами), які для цього використовуються. Зокрема, адміністративна відповідальність повинна відігравати роль не покарання, а стимулювання до дотримання норм законодавства, яке визначає позитивний сценарій взаємодії громадян і держави на основі соціальної угоди суспільства і держави. Такий підхід відмінний від радянського карального, де покарання є інструментом реалізації цілей державного апарату, не зважаючи на права та інтереси громадян.

Важливими є обидва напрямки діяльності (регулятивний і охоронний), правове регулювання яких фактично здійснюється в межах однієї норми діяльності в певній сфері зі складною конструкцією.

Гіпотеза та диспозиція регулятивної норми визначають перелік зобов'язань, виконання яких потрібне для реалізації у законний спосіб права або законного інтересу суб'єкта приватного права.

У загальній нормі діяльності санкцію відіграє складова, яка визначає, яке зобов'язання, з необхідних в регулятивній частині нормі не виконане і які заходи урегулювання передбачаються для компенсації негативних наслідків.

Порушення регуляторних норм передбачає їх урегулювання різними засобами, не завжди пов'язаними з відповідальністю. Охоронні норми мають свою специфічну конструкцію, відмінну від регуляторних норм, але тісно пов'язану із змістовною складовою позитивних зобов'язань, за порушення яких передбачено санкцію. Можна вести мову про повноту правової визначеності регуляторних норм, від якої залежить законність застосування відповідальності. Законність застосування санкції залежить також від повноти правової визначеності охоронних норм.

Таким чином утворюється конструкція загальної комбінованої норми, яка складається з двох та ефективність якої визначається найслабшою ланкою у зв'язці регулятивної та охоронної складових, тоді властивості законодавства в цілому, визначаються якістю загальної норми.

Якість загальних охоронних норм є більш усталеною в історичному та організаційному плані за існування багаторічного тотального карального права. Щодо якості регуляторних норм існує

багато проблем, теоретичного та практичного плану. Проблеми у сфері правової охорони дії регуляторних норм в тому, що регуляторна норма повинна бути частиною диспозиції охоронної, і від якості регуляторної норми залежить загальне регулювання цілої сфери діяльності.

За позитивної діяльності громадян (не пов'язаної з порушенням права) потрібні вказівки на необхідні дії, події і обставини, потрібні і достатні для реалізації власного права, інтересу.

Для реалізації в діяльності умов і формальностей для суб'єктів приватного права основним способом є дотримання норми – поведінка суб'єктів, що не допускає порушення правових норм.

Взаємодія в регуляторній нормі повинна мати певний стандарт правового регулювання за допомогою юридичних засобів, основу яких складають умови і формальності, визначені в регулятивних нормах. Відповідальність суб'єкта приватного права повинна наставати за невиконання регулятивних зобов'язань:

- не виконання умов, визначених в законодавстві як обов'язкові;
- не вчинення формальностей, які визначені як обов'язкові у сфері дії публічного права.

Щодо якості регуляторних норм та їх правової охорони існує багато проблем, теоретичного та практичного плану. Основні проблеми у сфері охорони регуляторних норм в тому, що регуляторна норма повинна бути частиною диспозиції охоронної, і від якості регуляторної норми залежить загальне регулювання цілої сфери діяльності.

В Повітряному кодексі України вживається загальне визначення, що за порушення певних загальних правил суб'єкт «несе відповідальність» або «винні особи несуть відповідальність згідно із законом».

Стаття 126. Відповідальність за порушення законодавства в галузі цивільної авіації

1. За протиправні дії юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробленням, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської діяльності в галузі цивільної авіації, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації, несуть відповідальність згідно із законом.

Стаття 127. Фінансові санкції, що застосовуються до юридичних осіб - суб'єктів авіаційної діяльності

1. За правопорушення в галузі цивільної авіації до юридичних осіб - суб'єктів авіаційної діяльності застосовуються фінансові санкції у вигляді штрафу:

Далі в кодексі наведено 55 складів порушень законодавства у дуже загальному вигляді, зокрема часто вживається термін: «порушення правил ...».

Модель конструкції норми, яка визначає відповідальність за Повітряним кодексом України повинна містити чітку визначеність усіх складових правової норми, де юридичними засобами поєднані регулятивна норма і склад правопорушення за порушення цієї регулятивної норми, які передбачатимуть й індивідуалізацію відповідальності, тобто конкретний склад дій, за порушення яких настає конкретна юридична відповідальність.

Література

1. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Textp>.

УДК 341.824:338.47 (043.2)

Прохоренко В.Л., аспірант,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ЩОДО «ВІДСУТНОСТІ» КОРУПЦІЇ В ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ

Однією з найбільш актуальних проблем в Україні на сьогодні, безперечно, є корупція. Ця соціальна корозія пронизує всі сфери життєдіяльності нашого суспільства, у тому числі транспортну сферу.

Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року визначено, що транспортна галузь є однією з базових галузей економіки України. Стратегією передбачено, що для розв'язання існуючих проблем в транспортній сфері необхідно, зокрема, впроваджувати системи відкритих даних, електронні сервіси та інші заходи щодо запобігання та протидії корупції, такі як: вироблення прозорого механізму визначення пріоритетів публічних закупівель, їх обґрунтованої технічної та економічної доцільності, аналізу витрат і доходів; впровадження довгострокового фінансового планування реалізації інфраструктурних проектів в транспортній галузі; створення уніфікованої (єдиної) системи координації, планування, залучення та моніторингу міжнародної допомоги; впровадження системи оприлюднення фінансової та операційної інформації про діяльність державних підприємств,