

### *Література*

1. Кулинич П.Ф. Принцип пріоритету сільськогосподарського використання земель в земельному праві України. *Право України*. 2004. № 8. С. 45-49.
2. Саблук П. Економічні інтереси як основа розвитку аграрного виробництва. *Економіка АПК*. 2004. № 8. С. 3-6.
3. Кулинич П.Ф. Актуальні проблеми розвитку земельного права України на початку ХХІ століття. *Наук. вісн. Нац. ун-ту біоресурсів і природокористування України*. 2010. Випуск 156. С. 148-157.
4. Крассов О.И. Правовое обеспечение сохранения экологических систем на землях сельскохозяйственного назначения. *Экологическое право*. 2005. № 1. С. 45-49.

УДК 347.824(477)(043.2)

**Минюк О.Ю.**, к.ю.н., доцент,

Університет державної фіскальної служби України, м. Ірпінь, Україна

## **ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ**

Із появою такого специфічного виду транспорту, як повітряні судна, виникла потреба їх законодавчого закріплення, а також введення певних норм, які будуть регулювати відносини щодо обслуговування та діяльності цих літальних апаратів. Саме завдяки цьому цивільна авіація та авіаційна галузь загалом на даний час стали одними з найпопулярніших тем серед кола науковців, адже постійно йде річ про удосконалення законодавчого закріплення їх правового регулювання.

Єдиним кодифікованим актом, який містить норми, призначені для врегулювання діяльності цивільної авіації, є Повітряний кодекс України. Вже зі змісту можна з'ясувати, що норми цього документа доволі багатофункціональні, тому що врегульовують не тільки використання повітряного простору та правила використання суден, а й склад авіаційного персоналу, повітряний екіпаж та польоти [1, с. 3].

Правовідносини у сфері цивільної авіації є відносно новим явищем на законодавчому рівні. Наявність такого блага, як повітряний простір, вимагає деталізації правового регулювання цієї галузі: визначення об'єкту та предмету.

Виходячи зі специфічних умов правового регулювання цивільної авіації, об'єктом можна вважати все те, з приводу чого виникають суспільні відносини: повітряний простір, аеродроми, літальні апарати тощо. В даному випадку об'єктом виступають як матеріальні, так і нематеріальні блага.

Під предметом діяльності цивільної авіації слід розуміти суспільні відносини щодо використання цього самого повітряного простору за

допомогою повітряних суден, а також надання навігаційної інформації, сертифікації повітряних суден, здійснення різнопланової діяльності щодо покращення роботи матеріальних об'єктів даної галузі.

Повітряний кодекс України несе свій потужний правовий вплив та забезпечує раціональну діяльність цивільної авіації за допомогою спеціальних державних органів. Зокрема, Міністерство інфраструктури України повинно сприяти забезпеченню реалізації державної політики у всіх сферах транспорту, включаючи авіаційний.

Мається на увазі, що окрім реалізації законодавчо закріплених норм, дане міністерство виконує величезний обсяг роботи щодо контролю за нормальним функціонуванням аеропортів, забезпеченням перевезень, здійснює державний контроль та нагляд за цивільною авіацією, сприяє міжнародній діяльності державної цивільної авіації [2, с. 4].

На жаль, у Повітряному кодексі України доволі стисло описується діяльність Міністерства інфраструктури стосовно цивільної авіації. Стаття 3-1 тлумачить діяльність цього міністерства так: «Державний нагляд за забезпеченням безпеки авіації здійснює спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади». На мою думку це недостатня кількість інформації для кодексу, який доволі широко тлумачить багато напрямків регулювання авіаційної діяльності, такі як аеропорти, склад екіпаж повітряного судна, правила сертифікації повітряних суден і т.д. [1, с. 5].

Іншим органом, який забезпечує гармонічну діяльність цивільної авіації, є Державна авіаційна служба України. Повітряний кодекс оминув стороною розширене тлумачення цього органу, тому детальні відомості про нього ми можемо знайти у Положенні про Державну авіаційну службу України. Так, відповідно до пункту 3, завданнями цього органу є реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України; внесення пропозицій Міністрові інфраструктури щодо забезпечення формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України; організація використання повітряного простору України; здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації, нагляду за забезпеченням аеронавігаційного обслуговування [3, с. 2].

Як бачимо, діяльність Державної авіаційної служби доволі різноманітна, тому що охоплює як правові (розробляє та приймає авіаційні правила України), так і неправові (здійснює комплексні захисти щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки) форми діяльності.

Отже, проаналізувавши адміністративно-правове забезпечення цивільної авіації в Україні, можу стверджувати, що національною гордістю в даній сфері є Повітряний кодекс України, завдяки якому авіаційна діяльність чітко врегульована правовими нормами на кожному

своєму кроці. Ця правова база забезпечує гармонічне існування цивільної авіації як системи у практичній діяльності. Але до ПКУ, як до найважливішого правового акту авіаційної галузі, варто додати більш ширше тлумачення державних органів, що забезпечують її діяльність.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

2. Про Положення про Міністерство інфраструктури України: Указ Президента України від 12.05.2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-п>.

3. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: Указ Президента України від 06.04.2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-п>.

УДК 336.717.5+378(043.2)

**Мілімко Л.В.**, к.ю.н., доцент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ІННОВАЦІЇ У СИСТЕМІ АЕРОКОСМІЧНОЇ ОСВІТИ І НАУКИ В УКРАЇНІ**

На нинішньому етапі розвитку суспільства та економіки космічна діяльність дозволяє вирішувати низку важливих завдань, як глобального, так і національного рівня. Зокрема, нині можливо здійснювати аналіз тенденцій змін клімату, дистанційно зондувати Землю, прогнозувати можливе настання стихійних явищ та реальні можливості природокористування й екології, охорони здоров'я, використовувати космічний простір для реалізації завдань у галузі навігації, телекомунікації, впровадження різного роду грид-систем і ноотехнологій.

Безумовно, що такі види діяльності потребують їх правового регулювання. З цією метою є нагальна потреба у підготовці висококваліфікованих фахівців у галузі аерокосмічного права. У зв'язку з цим пошук та підтримка обдарованої молоді, залучення її до наукової та технічної творчості, підготовка гідного поповнення еліти країни в галузі вивчення і дослідження норм галузі міжнародного аерокосмічного права є нагальною потребою сьогодення.

Започаткована галузь космічного права у грудні 1958 року резолюцією Генеральної асамблеї ООН, у якій акцентована увага не тільки на спільній зацікавленості людства в космічному просторі, а й необхідності обговорення ООН проблем у сфері правового регулювання відносин, які можуть виникати при дослідженні космічного простору [1]. Запуск першого штучного супутника Землі, перший політ людини у Космос