

## ПРАВОВІ ПИТАННЯ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ

Інститут повітряного і космічного права НАУ

*У статті розглядаються правові питання державного управління безпекою цивільної авіації в Україні, проблема відповідності законодавства України в цій сфері міжнародним стандартам, проаналізовано важливі, на наш погляд, недоліки українського законодавства та запропоновано шляхи їх усунення.*

### Вступ

У відповідності з Конституцією України [1] у ст. 3 Закону України “Про транспорт” [2] зазначається, що державне управління в галузі транспорту має забезпечувати, зокрема, безпечне функціонування транспорту, а також охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту. Державне управління в галузі повітряного транспорту має забезпечувати безпеку цивільної авіації (далі – ЦА) на рівні, що відповідає міжнародним зобов’язанням України. Указ Президента України “Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки авіації України” визначає забезпечення безпеки авіації першочерговим завданням державного регулювання діяльності авіації України [3].

На сьогодні у вітчизняній науці недостатньо наукових публікацій, які висвітлювали б проблеми державного управління безпекою ЦА, хоча певні її аспекти іноді ставали предметом досліджень, зокрема, Л. М. Баран, Р. Т. Барана, Є. К. Єршова, О. Г. Хороманської, Л. Г. Шостак та інших, присвячених державному управлінню повітряним транспортом взагалі.

Дана публікація має на меті привернути увагу законодавця, науковців, а також посадових осіб державних органів, працівників повітряного транспорту, до проблем правового забезпечення державного управління безпекою ЦА, пов’язаних, зокрема, з набранням чинності з 26.12.2007 р. Закону України “Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності” [4].

### Спеціально уповноважений орган з питань безпеки ЦА

Стандарт 3.1.2. Додатка 17 до Чиказької конвенції про міжнародну ЦА [5] передбачає створення державами спеціального уповноваженого органу в сфері безпеки ЦА, який має відповідати за розробку, здійснення та забезпечення виконання національної програми безпеки ЦА, виконання стандартів ІКАО та підтримання зв’язку з нею. На сьогодні головним (провідним) центральним органом виконавчої влади з питань реалізації

державної політики в галузі авіаційного транспорту та у сфері використання повітряного простору України (а, відповідно, і в сфері забезпечення безпеки ЦА), згідно з абз. 2 п. 1 Положення про Міністерство транспорту та зв’язку України [6], формально є Міністерство транспорту та зв’язку України (Мінтрансзв’язку). Але практично всі завдання, функції і повноваження щодо державного управління в сфері забезпечення безпеки ЦА (окрім права видавати нормативно-правові акти) покладено на його структурний підрозділ – Державну авіаційну адміністрацію.

У створенні Державної авіаційної адміністрації (порівняно з попереднім становищем) присутній певний позитив: життєво важливі функції ліцензування, сертифікації, стандартизації, що 6 червня 2006 р. передали Мінтрансзв’язку, та контролю і нагляду, що залишались у Державіаслужби, об’єднали в компетенції Мінтрансзв’язку та Державіаадміністрації в його складі. З іншого боку, перетворення Державіаслужби, центрального органу виконавчої влади, у Державну авіаційну адміністрацію, урядовий орган державного управління в складі Мінтрансзв’язку, на наш погляд, є кроком назад у розбудові національної системи державного управління ЦА, і безпекою ЦА зокрема, який відкинув Україну на кілька років у минуле. Державна авіаційна адміністрація не є самостійним органом і не може без погодження з Мінтрансзв’язку здійснювати жодної своєї функції. Це виявляється і в тому, що згідно з п. 8 Положення, вона не має нормотворчих функцій, а уповноважена видавати лише накази організаційно-розпорядчого характеру. Нормативні акти в сфері забезпечення безпеки ЦА видає Мінтрансзв’язку. Державіаадміністрація, згідно з абз. 3 п. 2 Положення лише “узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до її компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавства та в установленому порядку подає їх на розгляд Мінтрансзв’язку” [7], що не може позитивно впливати на нормотворчість, як з точки зору оперативності (що є важливою перевагою підзаконного акта),

так і з точки зору підвищення спеціалізації нормотворчого органу.

З аналізу змісту п. 7 Державної програми авіаційної безпеки ЦА [8] випливає, що Державіаадміністрація сьогодні також виконує функції спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки ЦА. У пункті 45 Державної програми авіаційної безпеки ЦА на Державіаадміністрацію покладено також співробітництво з міжнародними організаціями ЦА [8].

#### **Форми державного управління безпекою ЦА**

Державне управління в сфері забезпечення безпеки ЦА проявляється у конкретних, визначених законодавством правових формах: видання компетентними органами державної влади, та іншими суб'єктами, яким таке право делеговане у встановленому законом порядку, нормативних актів, а також індивідуальних правозастосовчих (виконавчо-розпорядчих) актів та вчинення, у визначеному законодавством порядку, інших дій, що мають юридичне значення. Зокрема, до таких належать:

1. Ліцензування – згідно зі ст. 8 Закону України “Про транспорт”, ліцензування запроваджується, зокрема, з метою забезпечення безпеки і надійності роботи транспорту [2]. Ліцензуванню підлягають суб'єкти господарської діяльності в галузі авіації.

2. Сертифікація – згідно зі ст. 10 Закону України “Про транспорт”, транспортні засоби повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, державним стандартам, мати відповідний сертифікат [2]. Згідно з Концепцією розвитку ЦА України [9], нормування та сертифікація є основним способом державного регулювання безпеки польотів та авіаційної безпеки ЦА. Відповідно до чинного Повітряного кодексу України (далі – ПК України) [10], сертифікації підлягають: розробник, виробник і експлуатант цивільної авіаційної техніки (ст. 5 ПКУ); тип цивільного повітряного судна (ст. 16 ПКУ); кожний виготовлений в Україні екземпляр цивільного повітряного судна (ст. 17 ПКУ); кожне цивільне повітряне судно, що імпортується в Україну (ст. 18 ПК України); планери, дельтаплани, надлегкі літальні апарати, інші повітряні судна спортивного призначення, повітряні судна аматорської конструкції, аеростатичні апарати та допоміжні пристрої, що впливають на безпеку польотів (ст. 19 ПК України); кожне цивільне повітряне судно, що експортується з України (ст. 20 ПК України); авіаційний персонал (ч. 1 ст. 33 ПК України); цивільні аеродроми (ч. 1 ст. 42 ПК України); повітряні траси і місцеві повітряні лінії (ст. 49 ПК України).

Концепція розвитку ЦА України [9], містить де-що інший перелік, згідно з яким обов'язковій державній сертифікації та інспектуванню підлягають: авіаційна техніка (тип та екземпляр) та обладнання авіаційної безпеки; авіаційний персонал; аеродроми, повітряні траси, місцеві повітряні лінії; розробники і виробники авіаційної техніки та обладнання авіаційної безпеки; ремонтні заводи та центри технічного обслуговування авіаційної техніки; експлуатанти авіаційної техніки та обладнання авіаційної безпеки; навчальні заклади в галузі ЦА.

На сьогодні сертифікація є найважливішою формою державного управління безпекою ЦА, оскільки ресстрація, допуск, надання дозволу здійснюються після отримання сертифікату, а державний нагляд здійснюється, переважно, саме за дотриманням сертифікаційних вимог, наслідком їх недотримання є анулювання сертифікату. Що стосується ліцензування, то воно не є всеохоплюючим, оскільки стосується лише господарюючих суб'єктів і для забезпечення безпеки ЦА має швидше допоміжне значення щодо сертифікації. Саме з сертифікацією пов'язані найбільші труднощі України щодо виконання її міжнародних зобов'язань, набуття членства в JAA, EASA, експлуатації українських повітряних суден за кордоном, міжнародних польотів тощо, оскільки сертифікаційні вимоги, чинні в Україні, досі не приведені до стандартів ЄС та деяких інших країн, що може мати наслідком заборону українським авіакомпаніям польотів до цих країн, заборону експлуатації в цих країнах повітряних суден типу АН. Необхідне невідкладне і, водночас, поетапне впровадження в Україні Спільних авіаційних вимог (JAR). Цей процес вже розпочато, однак слід вказати на суттєві недоліки, що вже мають місце. Впровадження JAR досі було суто формальним, вони вводились в дію наказами, однак при цьому самі їх тексти не були офіційно оприлюднені та навіть перекладені на державну мову, що ставить під сумнів їх чинність.

3. Реєстрація: повітряних суден (ст. 25 ПК України); цивільних аеродромів (ч. 1 ст. 43 ПК України) – згідно з ч. 2 ст. 43 ПК України, після занесення аеродрому до державного реєстру аеродромів України його власникові чи експлуатанту видається свідоцтво про реєстрацію; повітряних трас і місцевих повітряних ліній України (ст. 50 ПК України).

4. Допуск: допуск до експлуатації повітряних суден (ч. 1 ст. 27 ПК України); допуск до експлуатації аеродромів (ст. 42 ПК України), посадкових майданчиків, аеропортів; допуск авіаційного персоналу до авіаційної діяльності (ч. 2 ст. 33 ПК

України); допуск повітряного судна до польоту (ст. 52 ПК України).

5. Надання дозволу: на виконання польотів для цивільних повітряних суден; на перевезення зброї, боеприпасів, вибухових і отруйних речовин, ядерного палива, радіоактивних речовин та інших вантажів, які належать до особливо небезпечних (ст. 63 ПК України); на виконання авіаційних робіт іноземними експлуатантами (ст. 69 ПК України); на виконання нерегулярних міжнародних польотів (ч. 2 ст. 57 ПК України) [10].

6. Державний нагляд за забезпеченням безпеки авіації: безпеки польотів, льотної придатності цивільних повітряних суден, придатності до експлуатації аеродромів, аеронавігаційних технічних засобів, інших об'єктів ЦА та їх захисту від актів незаконного втручання, контроль та перевірка ефективності системи авіаційної безпеки України – відповідно до ст. 3-1 ПК України, здійснює спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади [10].

7. Службові розслідування авіаційних подій з цивільними повітряними суднами на території України та з цивільними повітряними суднами України на території інших держав, а також актів незаконного втручання в діяльність ЦА – згідно з п. 3 Положення про Державіаадміністрацію [7] покладаються на Державіаадміністрацію.

#### **Державний нагляд за безпекою ЦА**

Окремою формою державного управління в сфері забезпечення безпеки ЦА є державний контроль, який справедливо розглядають як одну з найважливіших функцій державного управління [11, с. 323]. У науковій літературі зустрічаються різні підходи до визначення контролю. У широкому розумінні контроль визначають як “державні або громадські заходи з нагляду, перевірки, обліку діяльності, поведінки фізичних і юридичних осіб” [12, с. 215]. О. Ф. Андрійко тлумачить поняття державного контролю вужче – як діяльність державних органів щодо запобігання, виявлення та припинення дій, що суперечать встановленим державою нормам і правилам [13, с. 138]. Недоліком такого розуміння державного контролю, на наш погляд, є те, що він обмежується лише правоохоронною функцією – запобігання, виявлення та припинення правопорушень. На нашу думку, контроль не завжди пов'язаний з правопорушеннями. Хоча, в сфері державного управління безпекою ЦА контроль дійсно найчастіше проводиться з метою “запобігання, виявлення та припинення дій, що суперечать встановленим державою нормам і правилам”, але метою державного контролю має бути також виявлення та усунення недоліків у самому правовому

забезпеченні та організації діяльності державних органів. Без цього неможливий подальший розвиток системи державного управління. Адже контроль тільки на рівні дотримання чинних норм передбачає лише консервацію наявного стану, а не прогрес. Окрім такого контролю, необхідний також контроль вищого рівня: щодо ефективності діючих норм, державних органів та посадових осіб тощо. Окрім охоронної функції, державному контролю має бути притаманна і функція виявлення існуючих недоліків державного управління.

Державний нагляд О. Ф. Андрійко розглядає як вид державного контролю, який характеризується постійністю, систематичністю, відсутністю підпорядкування між суб'єктом та об'єктом нагляду, над відомчими повноваженнями наглядових органів та наявністю серед них повноважень щодо запобігання, припинення правопорушень та притягнення винних до відповідальності [13, с. 140]. Однак, Закон України “Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності” [4], виходячи з аналізу його змісту, взагалі не розрізняє поняття “державний контроль” і “державний нагляд”. Так, ст. 1 містить визначення, з якого можна зробити такі висновки: поняття “державний нагляд” і “державний контроль” – тотожні, оскільки однаково визначені, як діяльність уповноважених законом органів державного нагляду (контролю) у межах повноважень, передбачених законом, щодо виявлення та запобігання порушенням вимог законодавства суб'єктами господарювання та забезпечення інтересів суспільства, зокрема належної якості продукції, робіт та послуг, прийнятого рівня безпеки для населення, навколишнього природного середовища [4]. У статті 3 [4] визначені основні принципи державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності.

У частині 4 ст. 4 вказаний закон встановлює вичерпний перелік правовідносин, що регулюються виключно законами, а також містить принципове положення, з якого випливає, що орган державного нагляду (контролю) за забезпеченням безпеки авіації не може здійснювати державний нагляд (контроль) у цій сфері, якщо закон прямо не уповноважує на це такий орган та не визначає його повноваження під час здійснення державного нагляду чи контролю [4]. ПКУ у ст. 3-1 містить норму, яка покладає здійснення державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації на спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади, яким на сьогодні є Мінтрансв'язку [10]. В той же час, нагляд за безпекою польотів, виходячи зі змісту ч. 2 ст. 3-1 [10],

здійснюється і іншими органами виконавчої влади, які в цій статті не названі (очевидно, мається на увазі Міноборони). Однак у Положенні про Мінтрансзв'язок [6] не міститься жодної вказівки на те, що до його компетенції належить здійснення державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації, навпаки, у підпункті 6 п. 4, де визначається види транспорту, щодо яких Мінтрансзв'язку "здійснює державний нагляд за додержанням вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки", немає якраз повітряного транспорту. Положення про Державіаадміністрацію в абз. 1 п. 3 визначає здійснення державного контролю та нагляду за безпекою ЦА одним з основних завдань Державіаадміністрації [7]. З вищезазначеного можна зробити такі висновки: здійснення державного контролю та нагляду за безпекою ЦА Державіаадміністрацією не відповідає ст. 3-1 ПКУ [10] та ч. 4 ст. 4 Закону України "Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності" [4], більше того – жодний орган виконавчої влади не має законних підстав для здійснення цієї функції, адже, хоча ст. 3-1 ПКУ України [10] і уповноважує на це де-юре Мінтрансзв'язку, однак, всупереч вимогам ч. 4 ст. 4 Закону України "Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності" [4] не визначає його повноваження під час здійснення державного нагляду чи контролю. Зважаючи на це, необхідно терміново прийняти закон "Про державний контроль та нагляд за безпекою ЦА", в якому передбачити відповідні повноваження Державіаадміністрації, внести відповідні зміни до ПКУ [10] та включити в майбутньому відповідні норми до нового ПКУ. До цього, з 26.12.2007 р., коли набрав чинності Закон України "Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності" [4], жодний орган виконавчої влади не має законних підстав для здійснення функції державного контролю та нагляду за безпекою ЦА. Як наслідок, Україна порушує свої міжнародні зобов'язання, втрачає останню можливість вступу до ЯАА, та взагалі залишається без системи забезпечення безпеки авіації, оскільки втрачається одна з основних функцій цієї системи, без якої здійснення інших функцій буде або неможливе, або неефективне. Все це може спричинити застосування міжнародних санкцій до України у вигляді: заборони для українських авіаперевізників виконувати польоти за межі України; втрати ринків збуту для виробників авіаційної техніки; виключення України з ІСАО та Євроконтролю, що призведе до міжнародної ізоляції України як авіаційної держави та

занепаду авіаційної галузі.

#### **Розслідування авіаційних подій та інцидентів**

Розслідування авіаційних подій та інцидентів у міжнародному праві та законодавстві України склалася традиція розглядати як самостійний (щодо забезпечення безпеки ЦА) процес, а правові норми, що його регламентують – як окремий правовий інститут. Однак, на нашу думку, за своєю природою розслідування авіаційних подій та інцидентів тяжіє до державного контролю (в Україні), а за міжнародними стандартами – до державного нагляду. Крім того, розслідування авіаційних подій та інцидентів є невід'ємною складовою механізму забезпечення безпеки ЦА, адже його метою Додаток 13 до Чиказької конвенції називає встановлення причин авіаційної події з метою попередження таких випадків у майбутньому, складення кінцевого звіту та вироблення відповідних рекомендацій [14]. Пункт 5.1. Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні [15] спеціально підкреслює, що єдиною метою розслідування авіаційної події чи інциденту є запобігання ним у майбутньому і метою розслідування не може бути встановлення чистієї вини або відповідальності. Інакше кажучи, кінцева мета розслідування полягає в убезпеченні ЦА.

Відповідно до мети таке розслідування має деякі особливості, які вигідно відрізняють його від кримінальних, адміністративних та службових розслідувань. Це оперативність (згідно з п. 6.1.1. Правил [15], розслідування повинно проводитись у строки, не більше ніж 30 діб для розслідування аварії, 60 діб – катастроф, 90 діб – для авіаційних подій з іноземними повітряними суднами), яка досягається завдяки мінімальній формалізованості та порівняно спрощеній процедурі, що дуже важливо, враховуючи, що конструктивний результат – вироблення рекомендацій для запобігання таким авіаційним подіям – має бути досягнутий якомога швидше. Оскільки в результаті розслідування, яке не має на меті притягнення до відповідальності, не можуть бути порушені права зацікавлених осіб, воно не вимагає цілої низки гарантій у вигляді формалізованих процедур, які уповільнюють розслідування правопорушень. Вищевказаний принцип розслідування авіаційних подій в Україні загалом дотримується. Але порушується інший важливий принцип Додатку 13 – незалежність органу, який провадить розслідування. В Україні вона існує лише на папері, закріплена в п. 5.3. Правил [15]. Згідно з п. 3 Постанови від 2.11.2006 р. № 1526, до утворення органу з розслідування авіаційних подій ця фун-

кція тимчасово покладається на Державну авіаційну адміністрацію [7]. У той же час міжнародні і європейські стандарти вимагають створення незалежного органу з розслідування авіаційних подій. Це пов'язано з такою вимогою, як об'єктивність і неупередженість результатів розслідування. Але Державна авіаційна адміністрація, як орган, на який покладено забезпечення безпеки польотів, не може розглядатись як незацікавлений і неупереджений суб'єкт при розслідуванні авіаційних подій, які гіпотетично можуть бути спричинені недоліками в роботі самої Державної авіаційної адміністрації. На часі питання про створення дійсно незалежного державного органу з розслідування авіаційних подій, тим більше, що ця функція Державної авіаційної адміністрації, згідно з п. 3 Положення [7], є лише тимчасовою.

### Висновки

На сьогодні можна констатувати серйозні прогалини в правовому забезпеченні діяльності Мінтрансв'язку та Державної авіаційної адміністрації і, в той же час, повну відсутність стабільності державного управління безпекою ЦА. Правовий статус, підпорядкування, структура, навіть завдання, функції та повноваження державного органу, відповідального за безпеку ЦА постійно змінюється (лише за другу половину 2006 р. він змінився двічі), що, безумовно, не може сприяти підвищенню ефективності його діяльності. Більше того, це вносить неупорядкованість і хаос у державне управління безпекою ЦА, постійно дезорганізує роботу державних органів. В українському правовому полі склалась ситуація, коли переважна більшість органів виконавчої влади, діють не на підставі закону, а лише підзаконних компетенційних актів – положень, затверджених Президентом або урядом. Це повною мірою стосується Мінтрансв'язку та Державіаадміністрації. Як ми обґрунтовували в попередніх публіка-

ціях [16; 17], необхідно: визначити законами України, систему, статус, функції та повноваження центральних органів виконавчої влади в сфері державного управління повітряним транспортом; на базі сьогоднішньої Державної авіаційної адміністрації створити Міністерство ЦА як провідний центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі повітряного транспорту, зосередивши в нього всі відповідні функції, а також спеціальний, незалежний від нього і підпорядкований безпосередньо Кабінету Міністрів України, орган з розслідування авіаційних подій та інцидентів. При цьому слід підтримати позицію А. Ткачука, що всі повноваження органів чи посадових осіб, які уводяться чи регулюються нормативно-правовим актом, мають бути чітко та однозначно виписані, інакше дії органу чи особи, які не означені в законі, будуть незаконні, такі, що не відповідають ст. 19 Конституції України [18, с. 11].

Здійснення державного контролю та нагляду за безпекою ЦА Державіаадміністрацією не відповідає ст. 3-1 ПК України [10] та ч. 4 ст. 4 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» [4], більше того – жодний орган виконавчої влади не має законних підстав для здійснення цієї функції, адже, хоча ст. 3-1 ПК України [10] і уповноважує на це де-юре Мінтрансв'язку, однак, всупереч вимогам ч. 4 ст. 4 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» [4] не визначає його повноваження під час здійснення державного нагляду чи контролю. Зважаючи на це, необхідно терміново прийняти закон «Про державний контроль та нагляд за безпекою ЦА», в якому передбачити відповідні повноваження Державіаадміністрації, внести відповідні зміни до ПКУ [10] та включити в майбутньому відповідні норми до нового ПКУ.

### Література

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки авіації України: Указ Президента України від 15 січня 1998 р. № 17/98 // Урядовий кур'єр. – 1998. – № 13-14.
4. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності: Закон України від 5 квітня 2007 р. № 877-V // Відомості Верховної Ради України. – 2007. – № 29. – Ст. 389.
5. Авиационная безопасность: Международные конвенции и Приложение 17 / Сост.: А. Г. Корченко, С. В. Корпенко, Е. В. Пацера. – К.: НАУ, 2004. – 166 с.
6. Про затвердження Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України: постанова Кабінету Міністрів України від 6 червня 2006 р. № 789 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 23. – Ст. 1716.
7. Про утворення Державної авіаційної адміністрації: Постанова Кабінету Міністрів України від 2 листопада 2006 р. № 1526 // Урядовий кур'єр. – 2006. – № 210.
8. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20 лютого 2003 р. № 545-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003.

– № 17. – Ст. 140.

9. *Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації*: постанова Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1996 р. № 1587 // Єдиний державний реєстр нормативно-правових актів № 19/1997.

10. *Повітряний кодекс України* від 4 травня 1993 р. № 3167-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 25. – Ст. 274.

11. *Юридична енциклопедія*: В 6 т. / Редкол.: Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. – К.: Укр. енцикл., 1998. – Т. 3: К-М.

12. *Популярна юридична енциклопедія* / Кол. авт.: В. К. Гіжевський, В. В. Головченко., В. С. Ковальський (кер.) та ін. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 528 с.

13. *Юридична енциклопедія*: в 6 т. / Редкол.: Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. – К.: Укр. енцикл., 1998. – Т. 2: Д-Й.

14. *Расследование авиационных происшествий и инцидентов*: Приложение 13 к Конвенции о международ-

ной гражданской авиации / ICAO. – Монреаль, 2001. – 52 с.

15. *Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні*: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13.12.2005 р. № 943 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 1-2. – Ст. 73.

16. *Філіппов А.* Мінтрансзв'язку та Державіаслужба: проблема взаємодії в сфері забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні // *Юридична Україна*. – № 9. – 2006. – С. 17-21.

17. *Філіппов А. В.* Спеціально уповноважений орган з питань безпеки цивільної авіації: міжнародні стандарти та українське законодавство // *Матеріали VII Міжнародної наук.-тех. конференції “АВІА-2006”*. Т. 2; НАУ. – К., 2006. – С. 6.36-6.39.

18. *Ткачук А.* Законодавча техніка. Практичний посібник. Як готувати проекти законів. – К.: [Ін-т громад. суспільства], 2004. – 184 с.

#### **А. В. Филиппов**

Правовые вопросы государственного управления безопасностью гражданской авиации в Украине.

В статье рассматриваются правовые вопросы государственного управления безопасностью гражданской авиации в Украине, проблема соответствия законодательства Украины в этой сфере международным стандартам, проанализированы важные, с точки зрения автора, недостатки украинского законодательства и предложены пути их устранения.