

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ТАРАСА  
ШЕВЧЕНКА МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

*Кваліфікаційна наукова  
праця на правах рукопису*

**Петров Олександр Олександрович**

**УДК 346.7:656.7**

**ДИСЕРТАЦІЯ**

**ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Спеціальність 081 – право

Галузь знань 08 – право

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,  
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

\_\_\_\_\_ О. О. Петров

**Науковий керівник - Клепікова Ольга Вікторівна,**

доктор юридичних наук, доцент

Київ – 2026

## АНОТАЦІЯ

*Петров О.О.* Господарсько-правове регулювання авіаційної діяльності. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» – Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Міністерство освіти і науки України, Київ, 2026.

Інтегрований характер цивільної авіації зумовлений здійсненням різних видів авіаційної діяльності, пов'язаний із зобов'язаннями України та держав-членів Європейського Союзу щодо створення та функціонування спільного авіаційного простору. Надважливим є задоволення потреб вантажоперевізників і пасажирів у безпечних перевезеннях за зручними маршрутами, забезпечення недискримінаційного доступу авіаперевізників до інфраструктури повітряного транспорту. Україна повинна інкорпорувати у своє законодавство про авіаційну діяльність відповідні вимоги й стандарти Європейського Союзу, забезпечити взаємний доступ до ринків авіаперевезень, чесну конкуренцію на ринку авіаційної діяльності, впровадити однакові правила організації авіаційної діяльності.

Метою дослідження є створення науково-обґрунтованої концепції регулювання авіаційної діяльності як виду господарської діяльності, формулювання відповідних теоретичних висновків та напрацювання практичних рекомендацій щодо вдосконалення законодавства України, яке регулює організацію та здійснення авіаційної діяльності.

У дисертації наведено системний підхід до визначення авіаційної діяльності з огляду на зв'язок з поняттям авіації; врахування особливостей розмежування цивільної та державної авіації; розкриття правової природи через поняття господарська діяльність; загальносистемне значення поняття транспортна діяльність та визначення авіаційної діяльності різновидом транспортної діяльності. Відповідно до наведеного, обґрунтовано, що всі види авіаційної діяльності за предметним критерієм є господарською діяльністю та забезпечують функціонування повітряного транспорту. Запропоновано авторське визначення авіаційної діяльності. За предметно-об'єктним критерієм запропоновано виокремлення основних видів

авіаційної діяльності: використання повітряного простору, що пов'язане з експлуатацією повітряних суден; створення умов для використання повітряного простору у зв'язку із експлуатацією повітряних суден.

У дисертації з'ясовано правову природу діяльності з аеронавігаційного обслуговування. Доведено, що вона є господарською діяльністю, окремим видом авіаційної діяльності, що спрямована на організацію повітряного руху. Особливо наголошено на змістовне розмежування понять «організація повітряного руху» та «використання повітряного простору». Автор вважає, що наведені категорії узагальнюють поняття авіаційної діяльності, але водночас надають підстави для розмежування окремих видів авіаційної діяльності. Наголошено на тому, що, на відміну від повітряних перевезень, які відносяться до авіаційної діяльності, що пов'язана із використанням повітряного простору, аеронавігаційне обслуговування відноситься до авіаційної діяльності, яка спрямована на організацію повітряного руху.

У роботі знайшло вирішення питання щодо змісту поняття «авіаційні роботи». Доведено, що авіаційні роботи є різновидом авіаційної діяльності. За своєю правовою природою це є господарська діяльність, яка не відноситься до повітряних перевезень. Здійснення авіаційних робіт передбачає експлуатацію повітряного судна виключно з економічною метою та може передбачати надання окремої послуги.

У дисертації обґрунтовано поняття суб'єктів авіаційної діяльності з позицій науки господарського права. Доведено, що категорії «суб'єкти господарювання» та «суб'єкти авіаційної діяльності» співвідносяться як загальне та родове. Встановлено характер співвідношення категорії «суб'єкти авіаційної діяльності» з поняттями «експлуатант», «авіаперевізник», «суб'єкти господарювання». Запропоновано поділ суб'єктів авіаційної діяльності на дві групи: суб'єкти авіаційної діяльності – експлуатанти; суб'єкти авіаційної діяльності без статусу експлуатанта. Доведено, що поняття «суб'єкти авіаційної діяльності» є ширшим за поняття «авіаперевізник», оскільки окрім авіаперевізників, суб'єктами авіаційної діяльності є інші суб'єкти, предмет діяльності яких інший, ніж в авіаперевізника.

Наведено висновок про те, що суб'єкта господарювання, предметом діяльності якого є авіаційне страхування, слід вважати суб'єктом страхової діяльності і, відповідно, страховиком за договором страхування. Разом із тим, з'ясовано, що авіаційне страхування є передумовою здійснення певних видів авіаційної діяльності. Безпосередньо суб'єкти авіаційної діяльності можуть бути страхувальниками, тобто стороною договору страхування і водночас споживачами послуг, які надає страховик. З огляду на те, що у випадках, передбачених законодавством, суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані укладати договори страхування ризиків цивільної авіації за певними класами страхування, доведено, що господарська компетенція суб'єктів авіаційної діяльності має певні особливості. Однією з таких є передбачений законодавством обов'язок цих суб'єктів щодо авіаційного страхування.

Сформульовано основні положення, що визначають правове становище суб'єктів, які здійснюють авіаційні роботи: суб'єкти, які здійснюють авіаційні роботи, є суб'єктами господарювання, окремим видом суб'єктів авіаційної діяльності; суб'єкти, які здійснюють авіаційні роботи, мають статус експлуатанта повітряного судна; до числа суб'єктів, які здійснюють авіаційні роботи, можуть бути віднесені не лише суб'єкти господарювання, зареєстровані за законодавством України, а також іноземні експлуатанти, за умови, що вони виконують авіаційні роботи на території України; суб'єкти, які здійснюють авіаційні роботи, повинні мати відповідний дозвільний документ, що є передумовою для виконання авіаційних робіт.

У дисертації з'ясовано особливості ліцензування та сертифікації авіаційної діяльності як різновиду дозвільних транспортних процедур. Зокрема доведено, що ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності є засобами державного регулювання, що застосовуються з метою забезпечення функціонування підсистеми повітряного транспорту, тобто мають окрему цілеспрямованість; мають несумісний характер, який унеможливорює застосування цих процедур на інших видах транспорту та зумовлює окреме правове регулювання. Визначено, що ліцензування повітряних перевезень, як різновид транспортної дозвільної процедури найбільш характеризують такі ознаки: імперативно-правовий характер, спеціальна галузева спрямованість, суб'єктний склад. Встановлено спеціальні ознаки сертифікації авіаційної діяльності:

регулюється спеціальним законодавством – Повітряним кодексом України та Авіаційними правилами України; є засобом державного регулювання авіаційної діяльності; є галузевим видом сертифікації; характеризується різновидами документів дозвільного характеру (сертифікат, схвалення, тощо).

Автором сформульовано положення, які зумовлюють системно-галузевий підхід до застосування категорії «повітряне судно» у законодавстві України, зокрема встановлено, що поняття «повітряне судно» застосовується для узагальнення об'єктів інфраструктури повітряного транспорту, що використовуються для здійснення авіаційної діяльності; застосовується для виокремлення тих видів транспортних засобів, які використовуються виключно у сфері цивільної авіації; застосовується як універсальна правова категорія щодо різних видів повітряних суден, які передбачені законодавством і відповідають ознакам льотної придатності. Встановлено, що ознака льотної придатності дозволяє визначити особливості повітряного судна як окремого виду транспортних засобів та об'єкта інфраструктури повітряного транспорту; пов'язується з виконанням власником повітряного судна та його експлуатантом передбаченого законодавством обов'язку щодо підтримання належного технічного стану повітряного судна; підтвердження льотної придатності повітряного судна відбувається шляхом видачі сертифіката льотної придатності. Визначено основні критерії класифікації цивільних повітряних суден: за експлуатаційною готовністю; за ознакою належності цивільного повітряного судна на праві власності або на праві узуфрукта державного або комунального майна; за ознакою пілотованості.

У дисертації обґрунтовано висновок про розмежування понять «аеропорт», «аеродром» та «аеродромні об'єкти». Доведено необхідність закріплення в Повітряному кодексі України поняття «аеродромні об'єкти» як системоутворювальної правової категорії, функціональна подібність якої пов'язана із правом доступу до об'єктів інфраструктури повітряного транспорту. Автором проведено теоретичне розмежування понять «власник аеродрому» та «експлуатант аеродрому», а також наведено положення про доцільність використання понять «власник об'єкта інфраструктури» та «оператор об'єкта інфраструктури».

У дисертації обґрунтовано висновок про інституційну господарсько-правову природу законодавства про авіаційну діяльність. Встановлено, що законодавство про авіаційну діяльність структурно інтегровано до системи повітряного транспорту та функціональної мети цивільної авіації, становить взаємопов'язану за змістом та упорядковану за предметно-галузевою ознакою систему міжнародних договорів та нормативно-правових актів України, які регулюють суспільні відносини, що виникають у зв'язку із організацією та здійсненням авіаційної діяльності. Виокремлено спеціальні ознаки законодавства про авіаційну діяльність: предметно-галузевий характер; кодифікованість; правова імплементація; підзаконна систематизація.

Уперше з'ясовано, що Авіаційні правила України – це упорядкована суб'єктом правотворчої діяльності система підзаконних нормативно-правових актів, які прийняті на підставі Конституції України, законів, чинних міжнародних договорів та регулюють відносини щодо організації та здійснення авіаційної діяльності, а також інші відносини у сфері цивільної авіації. Згідно до особливостей правової природи, Авіаційні правила України не можуть бути визначені нормативно-правовим актом у формі окремого офіційного документа, вони є результатом систематизації підзаконних нормативних актів.

Автором запропоновано включати до горизонтальної системи законодавства про авіаційну діяльність: загальне авіаційне законодавство, яке регулює відносини щодо використання повітряного простору, авіаційної безпеки, організації авіаційної діяльності; інфраструктурне авіаційне законодавство, яке регулює відносини, пов'язані із використанням об'єктів інфраструктури повітряного транспорту; законодавство про повітряні перевезення, яке регулює відносини, які безпосередньо пов'язані із здійсненням повітряних перевезень; законодавство про інші види авіаційної діяльності.

Відповідно до сформульованих у дисертації теоретичних висновків, автором обґрунтовано доцільність внесення змін та доповнень до законодавства України про авіаційну діяльність, запропоновано відповідні проекти нормативних актів.

Ключові слова: господарська діяльність, господарське право, господарське законодавство, транспортна діяльність, транспортне право, транспортне законодавство, транспортна інфраструктура, авіаційна діяльність, повітряне судно, безпілотне повітряне судно, євроінтеграція, сталий розвиток, воєнний стан, післявоєнне відновлення.

## SUMMARY

O.O. Petrov. Economic law regulation of aviation activities. — Qualification scientific work in manuscript form.

Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in the specialty 081 “Law” — Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2026.

The integrated nature of civil aviation is conditioned by the performance of various types of aviation activities and is linked to the obligations of Ukraine and the Member States of the European Union regarding the creation and functioning of a common aviation area. Of paramount importance are meeting the needs of cargo carriers and passengers for safe transport along convenient routes and ensuring non-discriminatory access of air carriers to air transport infrastructure. Ukraine must incorporate into its aviation legislation the relevant requirements and standards of the European Union, ensure mutual access to air transport markets, fair competition in the aviation services market, and implement harmonized rules for the organization of aviation activities.

The purpose of the research is to develop a scientifically substantiated concept for the regulation of aviation activities as a form of economic activity, to formulate the corresponding theoretical conclusions and to elaborate practical recommendations for improving the legislation of Ukraine governing the organization and implementation of aviation activities.

The dissertation presents a systemic approach to defining aviation activity with regard to its connection to the concept of aviation; it takes into account the particularities of distinguishing between civil and state aviation; it discloses the legal nature of aviation activity through the notion of economic activity; it establishes the general systemic significance of the concept of transport activity and defines aviation activity as a type of transport activity. On this basis, it is substantiated that, by subject-matter criterion, all types of aviation activity are economic activities and ensure the functioning of air transport. An original definition of aviation activity is proposed by the author. By subject-object criterion, the main types of aviation activity are distinguished: (1) the use of airspace related to the

operation of aircraft; and (2) the creation of conditions for the use of airspace in connection with the operation of aircraft.

The dissertation clarifies the legal nature of activities related to air navigation services. It is demonstrated that these activities constitute economic activity, a distinct type of aviation activity, aimed at the organization of air traffic. Special attention is paid to the substantive differentiation between the concepts of “air traffic organization” and “use of airspace.” The author holds that these categories both generalize the notion of aviation activity and at the same time provide grounds for distinguishing individual types of aviation activity. It is emphasized that, unlike air carriage, which belongs to aviation activity related to the use of airspace, air navigation services form part of aviation activity directed at the organization of air traffic.

The question of the content of the notion “aerial work(s)” is resolved in the dissertation. It is proven that aerial works are a variety of aviation activity. By their legal nature they are economic activities that do not constitute air carriage. The performance of aerial works presupposes the operation of an aircraft for purely economic purposes and may involve the provision of a separate service.

The dissertation substantiates the concept of subjects of aviation activity from the standpoint of economic law. It is demonstrated that the categories “subjects of economic activity” and “subjects of aviation activity” relate to one another as genus and species. The relationship between the category “subjects of aviation activity” and the notions “operator,” “air carrier,” and “economic entities” is established. A classification of subjects of aviation activity into two groups is proposed: subjects of aviation activity — aircraft operators; and subjects of aviation activity without operator status. It is shown that the concept “subjects of aviation activity” is broader than the concept “air carrier,” since, in addition to air carriers, other entities whose activities differ from those of an air carrier are included among subjects of aviation activity.

A conclusion is drawn that an economic entity whose object of activity is aviation insurance is a subject of insurance activity and, accordingly, an insurer under an insurance contract. At the same time, it is clarified that aviation insurance is a prerequisite for the performance of certain types of aviation activities; the direct subjects of aviation activity

may be policyholders (i.e., parties to insurance contracts) and, simultaneously, consumers of services provided by the insurer. Given that, in cases prescribed by law, subjects of aviation activity are obliged to conclude insurance contracts for civil aviation risks for certain classes of insurance, it is demonstrated that the economic competence of subjects of aviation activity has specific features. One such feature is the statutory obligation of these subjects to obtain aviation insurance.

The main provisions determining the legal status of entities performing aerial works are formulated: entities that perform aerial works are subjects of economic activity and constitute a special type of subjects of aviation activity; such entities have the status of aircraft operator; entities performing aerial works may include not only subjects of economic activity registered under Ukrainian law but also foreign operators, provided they perform aerial works on the territory of Ukraine; entities performing aerial works must hold the relevant permitting document, which is a prerequisite for carrying out aerial works.

The dissertation clarifies the particularities of licensing and certification of aviation activity as a type of permit procedure in transport. In particular, it is shown that licensing and certification of aviation activity are instruments of state regulation applied to ensure the functioning of the air transport subsystem, i.e., they possess a specific purposiveness; they are mutually exclusive in character, which precludes the application of these procedures to other modes of transport and necessitates separate legal regulation. It is determined that licensing of air carriage, as a variety of transport permit procedure, is characterized most notably by the following features: an imperative-legal character, special sectoral orientation, and specific composition of subjects. Special features of certification of aviation activity are established: it is regulated by special legislation — the Air Code of Ukraine and the Aviation Rules of Ukraine; it is an instrument of state regulation of aviation activity; it is a sectoral type of certification; and it is characterized by several types of permit-style documents (certificate, approval, etc.).

The author formulates provisions that underpin a systemic-sectoral approach to the application of the category “aircraft” in Ukrainian legislation. In particular, it is established that the notion “aircraft”: is used to generalize objects of air transport infrastructure that are used to perform aviation activity; is applied to distinguish those types of vehicles that are

used exclusively in the field of civil aviation; serves as a universal legal category with respect to various types of aircraft provided for in legislation and meeting the criteria of airworthiness. It is determined that the feature of airworthiness: allows one to define the peculiarities of an aircraft as a particular type of vehicle and as an object of air transport infrastructure; is linked to the obligation of the aircraft owner and its operator to maintain the aircraft in proper technical condition as provided by law; is confirmed by the issuance of a certificate of airworthiness. The main criteria for classification of civil aircraft are identified: by operational readiness; by the criterion of ownership or by the criterion of civil aircraft owned or held in usufruct as state or municipal property; and by the criterion of being piloted.

The dissertation substantiates the distinction among the concepts “airport,” “aerodrome” and “aerodrome facilities,” and demonstrates the need to enshrine in the Air Code of Ukraine the notion “aerodrome facilities” as a system-forming legal category, whose functional similarity is connected to the right of access to objects of air transport infrastructure. The author performs a theoretical differentiation between the notions “aerodrome owner” and “aerodrome operator,” and also formulates provisions on the advisability of using the terms “owner of an infrastructure object” and “operator of an infrastructure object.”

The dissertation substantiates the conclusion concerning the institutional economic law nature of legislation on aviation activity. It is established that aviation-activity legislation is structurally integrated into the air transport system and the functional purpose of civil aviation; it constitutes an interrelated in content and ordered by subject-sectoral criteria system of international treaties and normative legal acts of Ukraine that regulate social relations arising in connection with the organization and performance of aviation activity. Special features of aviation-activity legislation are singled out: subject-sectoral character; codification; legal implementation; and systematization of subordinate legislation.

For the first time it is shown that the Aviation Rules of Ukraine are an ordered system of subordinate normative legal acts adopted by the subject of law-making activity on the basis of the Constitution of Ukraine, laws, and applicable international treaties, and that they

regulate relations concerning the organization and performance of aviation activity as well as other relations in the field of civil aviation. Due to the specifics of their legal nature, the Aviation Rules of Ukraine cannot be defined as a single normative legal act in the form of a separate official document; they are the result of the systematization of subordinate normative acts.

The author proposes to include in the horizontal system of legislation on aviation activity the following: general aviation legislation, which regulates relations regarding the use of airspace, aviation security, and the organization of aviation activity; infrastructure aviation legislation, which regulates relations related to the use of air transport infrastructure objects; legislation on air carriage, which regulates relations directly associated with the performance of air transport operations; and legislation on other types of aviation activity.

In accordance with the theoretical conclusions formulated in the dissertation, the author substantiates the advisability of introducing amendments and additions to the legislation of Ukraine on aviation activity and proposes drafts of legal acts accordingly.

Keywords: economic activity, economic law, economic legislation, transport activity, transport law, transport legislation, transport infrastructure, aviation activity, aircraft, unmanned aircraft, European integration, sustainable development, martial law, post-war recovery.

## СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*Наукові праці, в яких відображені основні результати дослідження:*

1. Петров О.О. Проблемні аспекти наближення законодавства України до законодавства Європейського Союзу з питань ліцензування повітряних перевезень. *Право України*. 2023. № 8. 124-136 с. DOI: 10.33498/юуц-2023-08-137 (дата звернення: 02.04.2023).

2. Петров О.О. Правовий статус експлуатантів цивільних повітряних суден. *Наукові перспективи*. № 6 (48) 2024. Київ, 2024. С. 722-742. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-6\(48\)](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-6(48)). (дата звернення: 03.09.2024).

3. Петров О.О. Визначення правової дефініції «Авіація». *Наукові перспективи*. № 8 (38) 2023. Київ, 2023. 499-514 с. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2023-8\(38\)-498-514](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2023-8(38)-498-514). (дата звернення: 31.08.2023).

*Наукові праці, у яких засвідчено апробацію матеріалів дослідження:*

4. Петров О.О. Окремі аспекти наближення законодавства України до законодавства ЄС з питань контролю та нагляду у повітряних перевезень. *Другі наукові читання пам'яті професора Пронської Грацієлли Василівни. Економіка війни та повоєнний економічний розвиток України: проблеми, пріоритети, завдання правового регулювання*: збірник матеріалів міжнародної науково-практичної конференції (21 квітня 2023 р., м. Київ). Київ: Ліра-К, 2023. 97-101 с. URI: <https://hozpravoreposit.kyiv.ua/handle/765432198/179> (дата звернення: 03.08.2024).

5. Петров О.О. Наближення законодавства України до законодавства ЄС з питань ціноутворення на повітряному транспорті в умовах мілітарного впливу. *Розвиток України в умовах мілітарного впливу: соціально-правові, економічні та екологічні аспекти*: збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 28 березня 2023 р.). У 2-х томах. Том 2. За заг. ред. Устименка В.А.; ред.-упоряд.: Градобоева Є.С., Ілларіонов О.Ю., Санченко А.Є. Київ: ВАІТЕ, 2023. 123-126 с. URI: <https://hozpravoreposit.kyiv.ua/handle/765432198/214> (дата звернення 15.08.2024).

6. Петров О.О. Окремі питання правового регулювання сертифікації авіаційної діяльності. *Треті наукові читання пам'яті професора Пронської Грацієлли Василівни*: збірник матеріалів міжнародної науково-практичної конференції (12 квітня 2024 р., м. Київ). Видавництво «Ліра-К», 2024. С. 140-142.

7. Петров О.О. Окремі правові питання визначення видів цивільних повітряних суден. *Актуальні виклики розвитку юридичної науки і практики в умовах воєнного стану та повоєнної відбудови*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (2 травня 2024 року): ел. збірник. Київ: Видавництво «Людмила», 2024. 143-144 с. DOI: [https://doi.org/10.32751/Conf8\\_05\\_2024](https://doi.org/10.32751/Conf8_05_2024) (дата звернення 03.09.2024).

8. Петров О.О. Основні теоретичні підходи до визначення авіаційної діяльності. *Правова система та державотворення: історичний вимір і сучасні тенденції*: матеріали науково-практичної конференції (м. Ужгород, 17-18 лютого 2023 р.). Одеса: Видавництво «Молодий вчений», 2023. 34-37 с. URL: <https://molodyivchenyi.ua/omp/index.php/conference/catalog/download/24/469/960-1?inline=1> (дата звернення: 03.08.2023).

9. Петров О.О. Підходи щодо наближення законодавства України до законодавства Європейського Союзу з питань ліцензування повітряних перевезень. *Юридична наука та освіта: минуле, сучасне і майбутнє*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 1 травня 2025 року) / упоряд. М.О. Денисюк. Київ: Видавництво «Людмила», 2025. 131-132 с. DOI: <https://doi.org/10.32751/LegalScience2025>.

## ЗМІСТ

<b>ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ .....</b>	<b>16</b>
<b>ВСТУП.....</b>	<b>17</b>
<b>РОЗДІЛ 1 ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.....</b>	<b>27</b>
<b>1.1. Соціально-економічна роль авіаційної діяльності .....</b>	<b>27</b>
<b>1.2. Поняття, ознаки та правова природа авіаційної діяльності.....</b>	<b>38</b>
<b>1.3. Види авіаційної діяльності.....</b>	<b>46</b>
<b>1.4. Суб'єкти авіаційної діяльності.....</b>	<b>80</b>
<b>1.5. Ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності .....</b>	<b>106</b>
<b>Висновки до розділу 1 .....</b>	<b>123</b>
<b>РОЗДІЛ 2 ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ, ЩО ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДЛЯ ЗДІЙСНЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ .....</b>	<b>128</b>
<b>2.1. Правовий режим цивільних повітряних суден.....</b>	<b>128</b>
<b>2.2. Правовий режим аеропортів та аеродромів .....</b>	<b>156</b>
<b>Висновки до розділу 2 .....</b>	<b>183</b>
<b>РОЗДІЛ 3 СИСТЕМА ЗАКОНОДАВСТВА ПРО АВІАЦІЙНУ ДІЯЛЬНІСТЬ ТА ОСНОВНІ НАПРЯМИ ЙОГО ВДОСКОНАЛЕННЯ .....</b>	<b>186</b>
<b>3.1. Поняття, ознаки та система законодавства про авіаційну діяльність ....</b>	<b>186</b>
<b>3.2. Окремі питання вдосконалення авіаційного законодавства в умовах інтеграції до Європейського Союзу.....</b>	<b>202</b>
<b>Висновки до розділу 3 .....</b>	<b>214</b>
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>218</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....</b>	<b>228</b>
<b>ДОДАТКИ .....</b>	<b>257</b>

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ**

**АНД – аеронавігаційні дані**

**АНІ – аеронавігаційна інформація**

**ВРУ - Верховна Рада України**

**ЦКУ - Цивільний кодекс України**

**ДАСУ - Державна авіаційна служба України**

**КМУ - Кабінет Міністрів України**

**АПУ - Авіаційні правила України**

**ПС - повітряне судно**

**ВС – Верховний Суд**

**КГС ВС – Касаційний господарський суд Верховного Суду**

**ІКАО – Міжнародна організація цивільної авіації**

**МКУ – Митний кодекс України**

**КВЕД – класифікація видів економічної діяльності**

**ОПР – обслуговування повітряного руху**

## ВСТУП

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** Авіація займає важливе місце в сучасному світі, є однією з складових розвитку світової економіки та системи міжнародної безпеки. Роль авіації зумовлена метою досягнення найвищого рівня безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, гармонізації соціальної сфери та захисту навколишнього середовища. Вона забезпечує розвиток економічних, соціальних, політичних, культурних і транспортних зв'язків між державами.

Соціально-економічна роль повітряного транспорту зумовлена метою розвитку торгівлі, туризму та інвестицій. Інтегрований характер міжнародної цивільної авіації пов'язаний із правами й зобов'язаннями України та держав-членів ЄС щодо створення та функціонування спільного авіаційного простору. Надважливим є задоволення потреб пасажирів і вантажоперевізників у безпечних та зручних авіаперевезеннях, зумовлених розвинутою транспортною мережею відповідних авіасполучень та ціною привабливістю. На часі питання про забезпечення недискримінаційного доступу авіаперевізників до інфраструктури повітряного транспорту, про закріплення в національному законодавстві права на справедливі та рівноправні можливості суб'єктів авіаційної діяльності експлуатувати повітряні лінії, інші питання лібералізації та розширення можливостей повітряних перевезень. Україна повинна інкорпорувати у своє законодавство про авіаційну діяльність відповідні вимоги й стандарти Європейського Союзу, забезпечити взаємний доступ до ринків авіаперевезень, чесну конкуренцію на ринку авіаційної діяльності, впровадити однакові правила організації авіаційної діяльності. Технічні вимоги, адміністративні процедури, обов'язкові правила, експлуатаційні стандарти та імплементаційні норми з питань авіаційної діяльності потребують осучаснення та ретельного вдосконалення.

Враховуючи важливе значення заходів з рекодифікації господарського законодавства та імплементації стандартів ЄС, проблематика правового регулювання авіаційної діяльності отримала нові виміри й залишається бути актуальною.

Висвітленню окремих аспектів правового регулювання діяльності цивільної авіації присвячено праці Похиленко І.С., Деркач Е.М., Клепікової О.В., Григорова О.В., Доденко І.В. та інших науковців. Зокрема, предметом наукових досліджень Клепікової О.В. та Деркач Е.М. були загальнотеоретичні питання транспортного права. Правове регулювання інвестування авіаційних перевезень було предметом наукових досліджень Доденко І.В., яка запропонувала теоретичні положення та висновки щодо відновлення авіаперевезень та інфраструктури рухомого складу авіаперевізника в процесі повоєнного відновлення економіки шляхом поновлення інвестиційних потоків. З позицій господарського права досліджує окремі питання авіаційної діяльності Похиленко І.С. у своїх наукових статтях. Безпосереднім предметом досліджень Григорова О.М. були міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації.

Думки вчених щодо розуміння правової природи авіаційної діяльності та понятійного апарату повітряного права різняться. Із наведеного випливає загальнотеоретична проблема з'ясування системоутворюючої ролі категорії «авіаційна діяльність». Наведене зумовлює необхідність дослідження авіаційної діяльності як інтегрованої в систему повітряного транспорту категорії, що дає змогу визначити її як вид господарської діяльності, виявити спеціальні ознаки та запропонувати окремі заходи щодо вдосконалення правового регулювання на етапі євроінтеграції.

У процесі роботи над дисертаційним дослідженням автор використовував наукові праці Авер'янової Є.В., Вінник О.М., Резнікової В.В., Пацурії Н.Б., Щербини В.С. та інших науковців, які є представниками наукової школи господарського права й мають фундаментальну роль для становлення й розвитку науки господарського права.

Емпіричну основу дослідження становлять Конституція України, Цивільний кодекс України, Повітряний кодекс України, закони та підзаконні нормативно-правові акти, законодавство зарубіжних країн, джерела міжнародного права, судова практика, положення *acquis communautaire*.

Дослідження проблематики спрямовано на впровадження положень Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550.

**Мета і завдання дослідження.** Мета дослідження полягає у створенні науково-обґрунтованої концепції регулювання авіаційної діяльності як виду господарської діяльності, формулюванні відповідних теоретичних висновків та напрацюванні практичних рекомендацій щодо вдосконалення законодавства, що регулює організацію та здійснення авіаційної діяльності.

Для реалізації зазначеної мети було поставлено такі завдання:

1. Визначити соціально-економічну роль авіаційної діяльності.
2. Обґрунтувати поняття авіаційної діяльності з позицій господарського права та визначити спеціальні ознаки авіаційної діяльності.
3. Виокремити основні види авіаційної діяльності.
4. Обґрунтувати поняття «суб`єкти авіаційної діяльності», встановити характер співвідношення з поняттями «експлуатант», «авіаперевізник», «суб`єкти господарювання».
5. Встановити особливості ліцензування та сертифікації авіаційної діяльності.
6. Сформулювати теоретичні положення, що визначають правовий режим повітряних суден.
7. Дослідити правовий режим аеродромів та аеропортів як об`єктів інфраструктури повітряного транспорту.
8. Обґрунтувати поняття законодавства про авіаційну діяльність та виокремити його ознаки.
9. Визначити правову природу Авіаційних правил України.
10. Визначити основні положення *acquis communautaire* та Угоди про спільний авіаційний простір, що потребують імплементації у законодавство України.

*Об`єктом дослідження* є суспільні відносини у сфері цивільної авіації, що виникають у зв'язку із організацією та здійсненням авіаційної діяльності.

*Предмет дослідження* становить правове регулювання авіаційної діяльності.

**Методи дослідження.** Методологія дослідження господарсько-правової проблематики регулювання авіаційної діяльності свідчить про поєднання різних методів. Беручи до уваги поліметодологічний підхід, автор застосував комплекс загальнонаукових та спеціальних методів, способів і прийомів наукового пізнання.

Формально-логічний метод застосовано для з'ясування фактичного стану регулювання авіаційної діяльності, визначення особливостей правового регулювання, дослідження нормативних актів ЄС та аналізу судової практики.

В основу дослідження покладено системно-структурний метод, який, зокрема, застосовано для визначення авіаційної діяльності з огляду на зв'язок з поняттям авіації; а також шляхом врахування особливостей розмежування цивільної та державної авіації; загальносистемного значення понять «господарська діяльність» і «транспортна діяльність». Цей метод зробив можливим обґрунтування положень щодо виокремлення видів авіаційної діяльності, визначення системи законодавства про авіаційну діяльність. Системно-структурний метод також застосовано для здійснення ряду класифікацій (суб'єктів авіаційної діяльності, повітряних суден), а також для виокремлення спеціальних ознак законодавства про авіаційну діяльність.

Порівняльно-правовий метод використовувався для порівняння регулятивних підходів до врегулювання авіаційної діяльності в Україні, згідно законодавства зарубіжних країн та міжнародно-правових документів з метою виявлення оптимальних шляхів вдосконалення законодавства України з питань авіаційної діяльності в цілому та його гармонізації з актами ЄС.

Метод аналізу застосовано для визначення окремих правових аспектів використання повітряних суден, аеродромів та аеропортів; метод синтезу – для з'ясування загальних правових особливостей ліцензування і сертифікації авіаційної діяльності. На підставі методу синтезу було сформульовано положення, які дозволяють визначити поняття «експлуатація повітряного судна», встановити особливості правового режиму повітряних суден, аеродромів (аеропортів).

**Наукова новизна отриманих результатів.** Наукова новизна роботи полягає в тому, що вона є господарсько-правовим дослідженням авіаційної діяльності, в якому наведено концептуальне обґрунтування особливостей організації та здійснення

авіаційної діяльності як виду господарської діяльності, використання окремих об'єктів інфраструктури повітряного транспорту.

Наукову новизну одержаних результатів конкретизовано у теоретичних положеннях і висновках, найважливішими з яких є такі:

*Вперше:*

1) Обґрунтовується висновок про інституційну господарсько-правову природу законодавства про авіаційну діяльність. Встановлено, що законодавство про авіаційну діяльність структурно інтегровано до системи повітряного транспорту та функціональної мети цивільної авіації, становить взаємопов'язану за змістом та упорядковану за предметно-галузевою ознакою систему міжнародних договорів та нормативно-правових актів України, які регулюють суспільні відносини, що виникають у зв'язку із організацією та здійсненням авіаційної діяльності. Виокремлено такі спеціальні ознаки законодавства про авіаційну діяльність: предметно-галузевий характер; кодифікованість; правова імплементація; підзаконна систематизація.

2) З'ясовано, що Авіаційні правила України – це упорядкована суб'єктом правотворчої діяльності система підзаконних нормативно-правових актів, які прийняті на підставі Конституції України, законів, чинних міжнародних договорів та регулюють відносини щодо організації і здійснення авіаційної діяльності, а також інші відносини у сфері цивільної авіації. Згідно до особливостей правової природи, Авіаційні правила України є результатом систематизації підзаконних нормативних актів.

3) Обґрунтовується висновок про розмежування понять «аеропорт», «аеродром» та «аеродромні об'єкти», доведено про необхідність закріплення у Повітряному кодексі України поняття «аеродромні об'єкти» як системоутворюючої правової категорії, функціональна подібність якої пов'язана із правом доступу до об'єктів інфраструктури повітряного транспорту, визначенням складу майнового комплексу аеродрому та аеропорту.

4) Виявлено відмінності застосування понять «експлуатант», «суб'єкти авіаційної діяльності», «суб'єкти господарювання». Обґрунтовується, що: а) поняття

«експлуатант» вказує на спеціальний правовий статус суб'єкта господарювання; б) поняття «суб'єкти авіаційної діяльності» змістовно пов'язане з предметом діяльності суб'єктів господарювання; в) поняття «експлуатант» вказує на особливості здійснення авіаційної діяльності з огляду на те, чи використовує суб'єкт господарювання задля цього повітряне судно і якою мірою – безпосередньо чи опосередковано. Запропоновано поділ суб'єктів авіаційної діяльності на дві групи: суб'єкти авіаційної діяльності-експлуатанти; суб'єкти авіаційної діяльності без статусу експлуатанта.

5) Сформульовано положення, які зумовлюють системно-галузевий підхід до застосування категорії «повітряне судно» у законодавстві України, зокрема встановлено, що поняття «повітряне судно»: а) застосовується для узагальнення об'єктів інфраструктури повітряного транспорту, що використовуються для здійснення авіаційної діяльності; б) застосовується для виокремлення тих видів транспортних засобів, які використовуються виключно у сфері цивільної авіації; в) застосовується як універсальна правова категорія щодо різних видів повітряних суден, які передбачені законодавством і відповідають ознакам льотної придатності. Обґрунтовуються положення про те, що ознака льотної придатності: а) дозволяє визначити особливості повітряного судна як окремого виду транспортних засобів та об'єкта інфраструктури повітряного транспорту; б) пов'язується з виконанням власником повітряного судна та його експлуатантом передбаченого законодавством обов'язку щодо підтримання належного технічного стану повітряного судна; в) зумовлює підтвердження льотної придатності повітряного судна шляхом видачі сертифіката льотної придатності.

*Удосконалено:*

1) Поняття авіаційної діяльності з позицій науки господарського права. Аргументується, що авіаційна діяльність є суспільно-корисною діяльністю, видом господарської діяльності, що опосередковує функціональну роль повітряного транспорту для економіки України, здійснюється суб'єктами господарювання у сфері цивільної авіації на професійних засадах, спрямована на використання повітряного

простору та/або створення умов для використання повітряного простору і пов'язана із експлуатацією повітряних суден.

2) Формулювання ознак сертифікації авіаційної діяльності, зокрема встановлено, що сертифікацію авіаційної діяльності характеризують спеціальні ознаки: а) регулюється спеціальним законодавством – Повітряним кодексом України та Авіаційними правилами України; б) є засобом державного регулювання авіаційної діяльності; в) є галузевим видом сертифікації; г) характеризується видачею різних документів дозвільного характеру (сертифікат, схвалення, тощо).

3) Положення щодо правової природи комерційної експлуатації повітряного судна, зокрема з'ясовано, що комерційна експлуатація є особливим порядком реалізації правомочності користування повітряним судном. Визначено, що до ознак комерційної експлуатації належать такі: а) наявність значної кількості вимог та обмежень щодо використання цивільних повітряних суден; б) спеціальний суб'єкт здійснення комерційної експлуатації – комерційні експлуатанти, які є суб'єктами господарювання, поділяються на комерційних експлуатантів повітряного транспорту та комерційних спеціалізованих експлуатантів; в) мета, що зумовлює здійснення таких видів авіаційної діяльності, як повітряні перевезення та авіаційні роботи.

4) Критерії класифікації цивільних повітряних суден, зокрема, обґрунтовується поділ повітряних суден: а) за експлуатаційною готовністю – експериментальні повітряні судна; готові (вироблені) повітряні судна; б) за ознакою належності цивільного повітряного судна – на праві власності або на праві узуфрукта державного чи комунального майна; в) за ознакою пілотованості – на пілотовані та безпілотні, а також поділ безпілотних повітряних суден за ознакою керованості на керовані та некеровані.

5) Теоретичне розмежування понять «власник аеродрому» та «експлуатант аеродрому», зокрема, сформульовані положення щодо доцільності використання понять «власник об'єкта інфраструктури» та «оператор об'єкта інфраструктури».

6) Положення щодо систематизації транспортного законодавства в частині визначення систематизації підзаконних нормативно-правових актів, що регулюють авіаційну діяльність, окремим видом правотворчої діяльності.

*Дістали подальшого розвитку:*

1) Наукова позиція про правовий статус суб'єктів господарювання, зокрема щодо визначення особливостей правового статусу суб'єктів авіаційної діяльності з огляду на те, що їх діяльність пов'язана із використанням повітряного простору та експлуатацією повітряних суден.

2) Наукові положення про визначення соціально-економічної ролі та значення повітряного транспорту. Зокрема, з'ясовано, що повітряний транспорт – це економічне утворення, що характеризується видом суспільних господарських відносин, які виникають у галузі цивільної авіації і задля якого характерною є структурна інтеграція з економічною системою та транспортною системою держави. Доведено, що поняття «повітряний транспорт» співвідноситься з категоріями «авіація», «економічна система», «транспортна система» як загальне та спеціальне.

3) Положення щодо правової природи категорії «авіаційні роботи». Доведено, що авіаційні роботи є різновидом авіаційної діяльності. За своєю правовою природою це є господарська діяльність, яка не відноситься до повітряних перевезень. Здійснення авіаційних робіт передбачає експлуатацію повітряного судна виключно з економічною метою та може передбачати надання окремої послуги.

4) Положення щодо правової природи діяльності з аеронавігаційного обслуговування. Доведено, що вона є господарською діяльністю, окремим видом авіаційної діяльності, що спрямована на організацію повітряного руху. Окремо наголошено на змістовне розмежування понять «організація повітряного руху» та «використання повітряного простору», доведено, що вони узагальнюють поняття авіаційної діяльності. Наголошено на тому, що на відміну від повітряних перевезень, які відносяться до авіаційної діяльності, що пов'язана із використанням повітряного простору, аеронавігаційне обслуговування відноситься до авіаційної діяльності, що спрямована на організацію повітряного руху.

5) Наукові підходи щодо визначення ознак законодавства про авіаційну діяльність. З'ясовано, що спеціальною ознакою законодавства про авіаційну діяльність є ознака правової імплементації. Вона дозволяє стверджувати, що переважна більшість нормативно-правових актів України, що регулюють авіаційну

діяльність, втілюють норми міжнародних договорів. Зокрема, це стосується Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, а також інших конвенцій з питань перевезень та інших видів авіаційної діяльності. Складовою цієї ознаки є євроінтеграційність, відповідно до якої на сучасному етапі відбувається прийняття нових нормативно-правових актів та вдосконалення змісту існуючих.

**Особистий внесок здобувача.** Дисертація є самостійною, завершеною науковою працею. Запропоновані в дисертації висновки, рекомендації, пропозиції сформульовані автором самостійно за результатами аналізу нормативно-правових актів, судової практики та різних наукових джерел. Використані в роботі теоретичні позиції, висновки інших авторів містять відповідні посилання.

**Апробація матеріалів дисертації.** Результати, отримані під час дослідження, представлені на міжнародних науково-практичних конференціях, серед яких: «Другі наукові читання пам'яті професора Пронської Грацієлли Василівни, Економіка війни та повоєнний економічний розвиток України: проблеми, пріоритети, завдання правового регулювання» (м. Київ, 21 квітня 2023 року), «Розвиток України в умовах мілітарного впливу: соціально-правові, економічні та екологічні аспекти» (м. Київ, 28 березня 2023 року), «Треті наукові читання пам'яті професора Пронської Грацієлли Василівни» (м. Київ, 12 квітня 2024 року), «Актуальні виклики розвитку юридичної науки і практики в умовах воєнного стану та повоєнної відбудови» (2 травня 2024 року), «Правова система та державотворення: історичний вимір і сучасні тенденції» (м. Ужгород, 17-18 лютого 2023 р.), «Юридична наука та освіта: минуле, сучасне і майбутнє» (м. Київ, 01 травня 2025 року).

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, списку використаних джерел і додатків. Перший розділ складається з 5 підрозділів, другий і третій розділ містять 2 підрозділи. Загальний обсяг рукопису дисертаційного дослідження становить 277 сторінок, із яких основного тексту 229 сторінок, список використаних джерел – 224 найменування.

**Зв'язок роботи із науковими програмами, планами, темами.** Дисертацію виконано на кафедрі економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса

Шевченка в межах бюджетних науково-дослідних тем: «Удосконалення нормативно-правового забезпечення сталого правосуддя у світлі євроінтеграційних прагнень України» (0124U003063) на 2024 – 2029 роки та «Правове забезпечення сталого розвитку економіки України в умовах євроінтеграції» (0124U003297) на 2024 – 2029 роки.

Тема дисертаційного дослідження відповідає проблематиці наукових досліджень кафедри економічного права та економічного судочинства, затверджена Вченою радою Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка, протокол № 7 від «17» листопада 2022 року.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає в теоретичних висновках і пропозиціях, що безпосередньо можуть бути використані для вдосконалення правового регулювання законодавства про авіаційну діяльність, зокрема в правотворчій діяльності, при підготовці науково-практичних коментарів до нормативно-правових актів, що регулюють питання організації та здійснення авіаційної діяльності, та в правозастосовній і судовій практиці. Результати дослідження можуть бути використані в навчальному процесі закладів вищої освіти, що забезпечують викладання навчальних дисциплін «Господарське право», «Транспортне право», «Повітряне право».

Окремі висновки, обґрунтовані в дисертації та пропозиції щодо удосконалення законодавства України, що регулює авіаційну діяльність, застосовано автором для розробки проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що регулюють авіаційну діяльність» (Додаток 2), проекту Постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до актів Кабінету Міністрів України, що регулюють авіаційну діяльність» (Додаток 3), проекту Наказу Державної авіаційної служби України «Про внесення змін до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» (Додаток 4).

## РОЗДІЛ 1 ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

### 1.1. Соціально-економічна роль авіаційної діяльності

В умовах розвитку економіки авіаційна діяльність набуває свого надважливого значення як результат розвитку технологій та використання сучасних повітряних суден. Сьогодні не можливо уявити функціонування світової економічної системи та національної економіки без авіації. Військова справа, рятування, гуманітарна сфера, господарська та окремі види науково-дослідницької діяльності – усі вони поширюють межі поняття авіації та значення авіаційної діяльності. З огляду на це очевидним є те, що поняття авіаційної діяльності пов'язане з поняттям авіації.

Важливою подією стало прийняття в 1944 році Чиказької конвенції – Міжнародної конвенції з питань цивільної авіації. Ця конвенція до цього часу є основоположним міжнародним договором з питань повітряного права [1, с. 98].

За часів незалежності України, в 1993 році був прийнятий перший Повітряний кодекс України. Згодом, з огляду на курс євроінтеграції, на заміну першому Повітряному кодексу України в 2011 році був прийнятий новий Повітряний кодекс України, [1, с. 98] який продовжує діяти до цього часу.

На нашу думку, одним з важливих теоретичних питань залишається питання про термінологічне значення основних понять та категорій повітряного права з огляду на їх різне змістове навантаження в нормативних актах. Зокрема це стосується змісту основних понять «авіація» та «авіаційна діяльність», а також вирішення питання про співвідношення цих понять. Вважаємо, що звернення до питань господарсько-правового регулювання авіаційної діяльності потребує розкриття поняття «авіація» як правової категорії, основної та фундаментальної категорії повітряного права.

У науковій літературі наведено різні поняття авіації. Зокрема, Кострюков С.В. вважає, що це є галузь, яка охоплює усі види підприємств, установ та організацій, діяльність яких направлена на створення умов і використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден [15, с. 93]. Ключове значення відведено

саме питанню використання повітряного простору, оскільки автор наголошує на тому, хто є суб'єктами використання і які об'єкти задіяні у використанні повітряного простору. Разом з тим, питання суб'єктів, під якими автор розуміє підприємства, установи та організації, змістовно є застарілим та не відповідає сучасній правовій термінології.

На думку Похиленко І.С., авіація є діяльністю юридичних осіб будь-якої організаційно-правової форми, спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів [16, с. 17]. Відтак авторка також констатує, що авіацією є використання повітряного простору, але суб'єктна ознака зведена до поняття юридичних осіб і це не є логічним з огляду на те, що в подальшому авторка визначає господарсько-правову природу авіаційної діяльності і це системно потребує використання конструкції суб'єктів господарювання. Запропоноване визначення також потребує окремого осмислення понять «повітряне судно» та «літальний апарат», які ймовірно співвідносяться як спеціальне і загальне.

Використовуючи метод системного аналізу звернемося до словникового та енциклопедичного визначення поняття «авіація». Це дає підстав зробити висновок про об'єктний та суб'єктний підходи до визначення цього поняття. В одному випадку визначення авіації зведено до сукупності літальних апаратів: йдеться про те, що це є повітряний флот, сукупність авіатранспортних засобів [17, с. 10; 18, с. 15]. В іншому випадку констатується, що авіація є сукупністю структур і організацій, які застосовують літальні апарати й мають аеродроми та техніку, що забезпечує польоти [19].

Законодавчий досвід інших країн також свідчить про суб'єктну та об'єктну складову в питанні визначення авіації. Так, згідно зі ст. 1 Закону Республіки Казахстан від 15.07.2010 р. № 339-IV «Про використання повітряного простору Республіки Казахстан і діяльності авіації», авіація – усі види організацій, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден [20].

Вважаємо, що авіація – це структурно та функціонально обумовлена система суспільних відносин, що виникають у зв'язку із забезпеченням використання та безпосереднім використанням повітряного простору з метою виконання функцій із забезпечення національної безпеки, оборони та захисту населення, а також для здійснення авіаційної діяльності й задоволення різних потреб економіки [21, с. 510]. Оскільки у Повітряному кодексі України відсутня правова дефініція поняття авіації, пропонуємо доповнити ч. 1 ст. 1 ПКУ нормою права наступного змісту: «авіація – система суспільних відносин, що виникають у зв'язку із забезпеченням використання та безпосереднім використанням повітряного простору з метою виконання функцій із забезпечення національної безпеки, оборони та захисту населення, а також для здійснення авіаційної діяльності й задоволення різних потреб економіки» [22].

Загальноприйнятим є поділ авіації на дві підсистеми: цивільна та державна авіація. Цей поділ обумовлений змістом ч. 4 ст. 4 ПКУ, а також широко згадується в загальній та спеціальній юридичній літературі. Поділ характерний для інших держав та відповідає змісту міжнародно-правових актів. Підстави поділу були запроваджені Чиказькою конвенцією про цивільну авіацію 1944 року (далі – Конвенція) та пов'язані із поділом повітряних суден на державні та цивільні [23]. Теоретичними підставами поділу є соціально-економічна мета кожного з видів (підсистем) авіації.

Перш за все, акцентуємо увагу на тому, що поняття цивільної авіації жодним чином не свідчить про належність суспільних відносин до сфери регулювання цивільного права. Цей вид авіації зумовлений виокремленням суспільних відносин, що виникають у зв'язку із здійсненням господарської діяльності у сфері авіації. На нашу думку, це є аргументом на користь господарського права, зумовлює подальше розкриття проблематики в цій дисертації з позицій господарського права.

Виходячи з системного тлумачення поняття «цивільна авіація» згідно з нормами Конвенції, очевидним та обґрунтованим видається те, що мета функціонування цивільної авіації не співпадає з метою державної авіації. Натомість мета цивільної авіації полягає в забезпеченні економічної та іншої невійськової діяльності людей. Отже, можна зробити висновок про те, що терміноелемент «цивільна» не вказує на зв'язок авіації з цивільними відносинами, він вказує на мету

функціонування підсистеми цивільної авіації та її відмінність від іншої підсистеми – державної авіації. В цій роботі поняття «авіація» використовується автором у загальному значенні без урахування специфіки державної авіації.

Авіаційна діяльність опосередковує суспільні відносини, що виникають в авіації. Разом з тим, авіаційна діяльність поряд з іншими видами транспортної діяльності забезпечує функціонування не лише авіації, а також транспортної системи в цілому. Вважаємо, що змістовно поняття авіаційної діяльності має досліджуватися з урахуванням загального понятійного апарату, зокрема з огляду на визначення економічної системи, безпосередньо функціональної ролі транспортної системи, поняття транспортної діяльності та критеріїв їх поділу на різні види.

В літературі зазначається на те, що економічна система є сферою суспільного життя, що охоплює всю взаємопов'язану сукупність різноманітних видів економічної діяльності [24, с. 656].

Економіка є систематизованим за певними правилами господарством [25]. Поняття національної економіки також зводиться до основної ролі економічної діяльності [26, с. 21]. Вочевидь висновок про те, що економіка (економічна система) функціонує завдяки тому, що здійснюється економічна діяльність. Тому, автори, як правило, вказують на сукупність галузей, видів виробництв обсяг виробленої продукції, виконані роботи, надані послуги, їх якість, тощо [26, с. 21]. Найбільш вдалим, на нашу думку, є підхід, за якого поняття економіки пов'язується із визначенням сукупності галузей, між якими існує системний вплив [27, с. 93].

Слід звернути увагу на те, що у ч. 2 ст. 258 Господарського кодексу України наголошувалося (на цей час Господарський кодекс скасований) на тому, що правове регулювання господарських відносин здійснюється з урахуванням суспільного розподілу праці, що склався, та галузей економіки, що об'єктивно існують. Згідно зі ст. 260 цього Кодексу галузь складають переважно однакові або подібні види діяльності. Натомість у КВЕД, який затверджено Наказом Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики № 530 від 29.11.2010 р. сказано, що користуючись терміном «галузь», треба враховувати, що подібність видів економічної діяльності не є чітко визначеною категорією і для різних цілей її

можна розглядати як у більш загальному, так і в конкретному контексті. Найбільш узагальнені угруповання видів економічної діяльності на рівні секцій КВЕД дають змогу виділити основні галузі економіки. Зазначимо, що Наказом Державної служби статистики № 191 від 28 жовтня 2025 р. затверджено Класифікацію видів економічної діяльності (NACE 2.1-UA), згідно з якою з 2027 року визначатимися угруповання видів економічної діяльності на рівні секцій та розділів, які дають змогу виділити основні сфери економіки.

Поняття транспортної системи є похідним від поняття економічної системи. Транспорт забезпечує потребу в перевезеннях щодо всіх галузей економіки, як сфери матеріального виробництва, так і нематеріальної сфери. Погоджуємося з висновком про те, що транспорт слід вважати окремою галуззю економіки. Галузь транспорту належить саме до сфери матеріального виробництва, оскільки транспорт має елементи, характерні для будь-якої галузі матеріального виробництва: предмети праці – об'єкти перевезення (вантажі, пасажирів); засоби праці – транспортні засоби; тощо. Ця галузь включає наземний і трубопровідний транспорт, водний транспорт, авіаційний транспорт, складське господарство та допоміжну діяльність у сфері транспорту. У своїх працях Клепікова О.В. визначає транспорт не лише як галузь, а й як відповідну систему, яка інтегрована в поняття економічної системи. На думку авторки, авіаційний транспорт становить підсистему (підгалузь) транспортної системи [28, с. 71].

Запропонований підхід до визначення транспортної системи та її підсистем зумовлює постановку та вирішення питання про співвідношення понять «повітряний транспорт» і «авіація».

Слушною є думка Брусакової О.В. про те, що на даний час в законодавстві використовується два поняття «авіаційний транспорт» і «повітряний транспорт», зміст цих понять є схожим [29, с. 48]. Авторка звертає увагу на те, що в ПКУ не наведено визначення такого роду понять [29, с. 48]. Зазначимо, що згідно ст. 32 Закону України від 10 листопада 1994 року «Про транспорт» (далі – ЗУ «Про транспорт») визначається склад авіаційного транспорту [30]. Поняття «повітряний транспорт» згадується у ПКУ та Авіаційних правилах, але законодавець здебільше

використовує його для розмежування транспортних засобів, а саме виокремлення категорії «повітряне судно».

Згідно Конвенції слід застосовувати поняття «повітряний транспорт». Конвенція на англійській, іспанській та французьких мовах містять такі поняття: «air transport», «transports aerien», «de transporte aereo», що в перекладі з відповідних мов означає повітряний транспорт [31]. Отже, поняття «авіаційний транспорт» Конвенція не наводить [31]. Аналогічними є норми Міжнародної стандартної класифікації усіх видів економічної діяльності (прийнятої ООН у 1968 р.). Одним з видів економічної діяльності визначається саме «повітряний транспорт» – «air transport», він поділяється на «passenger air transport» та «freight air transport», тобто «повітряний пасажирський транспорт» та «повітряний вантажний транспорт» [32, с. 54]. Натомість, термін «авіаційний транспорт» відсутній [32, с. 54].

Таким чином, вважаємо, що змістовно поняття «повітряний транспорт» і «авіаційний транспорт» є схожими, синонімічними, однак видається більш коректним для включення до змісту нормативно-правових актів поняття «повітряний транспорт». Саме повітряний транспорт має бути визначений складовою економічної та транспортної систем України. На підставі викладеного пропонуємо внести зміни до ЗУ «Про транспорт» та КВЕД, усі слова «авіаційний транспорт» в усіх відмінках та числах мають бути змінені на слова «повітряний транспорт». Зокрема, пропонуємо викласти ч.1 ст. 21 ЗУ «Про транспорт» в такій редакції: «Єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний транспорт, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування».

Задля визначення поняття повітряного транспорту, як складової транспортної системи України, варто звернутись до наукових здобутків Клепікової О.В., яка вперше сформулювала поняття транспортної системи шляхом узагальнення всіх основних ознак. Вона обґрунтувала висновок про те, що повітряний транспорт є підсистемою транспортної системи України і вперше визначила таку її особливість, як галузева інституційність. Заслуговує на підтримку висновок про те, що категорії

повітряний транспорт та транспортна система України співвідносяться як спеціальне та загальне [28, с. 69].

Отже, виходячи з того, що повітряний транспорт є підсистемою транспортної системи України, ознаки, в площині яких визначається транспортна система, можуть бути застосовані для кваліфікації поняття «повітряний транспорт». На нашу думку, для повітряного транспорту ці ознаки набувають значення не загальних, а окремих, спеціальних, галузевих, оскільки враховують особливості функціонування лише одного виду транспорту.

Предметно-галузева ознака дозволяє визначити роль та значення повітряного транспорту для економіки держави в цілому, а також місце у транспортній системі України. Саме ця ознака забезпечує родовий зв'язок між категоріями «авіація» і «повітряний транспорт». Структурно визначений та представлений у складі транспортної системи повітряний транспорт забезпечує функціонування авіації загалом, її роль у функціонуванні економічної системи, а також зумовлює визначення особливостей функціонування як підсистеми поряд з іншими видами транспорту. З огляду на вищенаведене вважаємо, що поняття економічна система і транспортна система співвідносяться з поняттям «повітряний транспорт» як загальне та спеціальне. Поняття «авіація» є ширшим за поняття «повітряний транспорт», це зумовлено тим, що з одного боку, авіація безпосередньо опосередковує господарсько-правові відносини, що виникають у зв'язку із функціонуванням повітряного транспорту, а з іншого – можна констатувати роль авіації у взаємодії з іншими галузями економіки, що виходить за межі повітряного транспорту. Наприклад, сільське господарство є самостійною галуззю економіки, але в ній може бути задіяна авіація задля виконання окремого виду робіт.

Суб'єктно-галузева ознака дозволяє виокремити суб'єктів авіаційної діяльності, говорити про те, що авіаційна діяльність може бути основним видом господарської діяльності суб'єктів господарювання. Це питання буде окремо висвітлено в наступних положеннях цієї роботи.

Інституційно-правова ознака дозволяє визначити окремий об'єкт правового регулювання – систему повітряного транспорту, згідно з цим визначити систему

нормативно-правових актів, що регулюють діяльність повітряного транспорту, а також визначити основні напрями вдосконалення цих нормативно-правових актів. Це питання буде окремо висвітлено в інших параграфах дисертації.

Отже, повітряний транспорт – це економічне утворення, що характеризується видом суспільних господарських відносин, які виникають у галузі цивільної авіації і задля якого характерною є структурна інтеграція з економічною системою та транспортною системою держави. Поняття «повітряний транспорт» співвідноситься з категоріями «авіація», «економічна система», «транспортна система» як спеціальне та загальне.

Функціонування повітряного транспорту потребує використання відповідної інфраструктури. Транспортна система є об'єктним (інфраструктурним) утворенням, а функціонування транспортної системи завдяки зусиллям суб'єктного складу не можливе поза інфраструктурним комплексом. До складу транспортної системи відносять суб'єктів транспортної діяльності та об'єкти транспортної інфраструктури» [33, с. 98].

Вважаємо за доцільне наголосити на тому, що повітряний транспорт також має свою інфраструктурну складову – повітряні судна, інші літальні апарати, авіаційна техніка та обладнання тощо, які використовуються для здійснення різних видів авіаційної діяльності. Говорячи про об'єкти інфраструктури, треба відзначити, що до них відносяться аеропорти, аеродроми, вертодроми та інші об'єкти інфраструктури. Детальніше це питання буде розглянуто в розділі другому цієї дисертації. Інфраструктурна ознака повітряного транспорту може бути окремо виділена поряд з іншими вищенаведеними ознаками.

Отже, повітряний транспорт – це врегульована нормами господарського права підсистема транспортної системи України, функціонування якої забезпечують суб'єкти авіаційної діяльності, які здійснюють авіаційну діяльність з використанням відповідної інфраструктури, а саме: повітряні перевезення, авіаційні роботи, аеронавігаційне обслуговування, наземне обслуговування, експлуатацію аеродромів (аеропортів) тощо, а також суб'єкти організаційно-господарських повноважень, які здійснюють державне регулювання цієї діяльності.

Таким чином, пропонуємо внести зміни до назви та змісту ст. 32 ЗУ «Про транспорт», зокрема має йтися про повітряний транспорт та його склад: «Функціонування повітряного транспорту забезпечують суб'єкти господарювання, що здійснюють різні види транспортної діяльності із використанням повітряних суден та інших об'єктів інфраструктури: повітряні перевезення, авіаційні роботи, аеронавігаційне обслуговування, наземне обслуговування, експлуатація аеродромів (аеропортів) тощо».

Повітряний транспорт є підсистемою економічної системи, транспортної системи і авіації. Якщо в межах транспортної системи України повітряний транспорт представляє собою підсистему, яка виділена на основі певного виду транспортних засобів, то в межах авіації, транспортна система виділяється своїм економічним, галузевим, господарським спрямуванням. Певним чином таке її спрямування дозволяє відокремити її від комерційної авіації. Згідно з ч. 4 ст. 4 ПКУ цивільна авіація поділяється на авіацію загального призначення та комерційну авіацію.

Аналіз положень ПКУ дозволяє стверджувати, що зміст поняття «комерційна авіація» тісно пов'язаний із здійсненням повітряних перевезень та виконанням авіаційних робіт. Підтвердженням тому може слугувати законодавча дефініція досліджуваного поняття, яку наведено в Авіаційних правилах України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні» (далі – АПУ № 153) [34]. Так, у п. 3 АПУ № 153 зазначено, що комерційна авіація – це авіація, що використовується для регулярних або нерегулярних авіатранспортних перевезень пасажирів, пошти або вантажу та виконання авіаційних робіт за плату або за договором найму.

Попри те, що АПУ № 153 регулюють саме відносини щодо реєстрації цивільних ПС, вважаємо, що згадана правова дефініція точно та повною мірою характеризує комерційну авіацію. Таким чином, зміст поняття комерційної авіації включає: а) виконання повітряних перевезень; б) виконання авіаційних робіт. На нашу думку, наведені складові змісту комерційної авіації становлять його предметну ознаку. Справедливим видається те, що предметна ознака комерційної авіації за своїм змістом є вужчою за предметну ознаку, яка була наведена нами задля визначення повітряного

транспорту. Остання охоплює значно більшу кількість видів авіаційної діяльності, а саме: передбачає види діяльності, які забезпечують здійснення повітряних перевезень та виконання авіаційних робіт.

Виходячи з вищенаведеного, пропонуємо доповнити ч. 4 ст. 4 ПКУ новими абзацами такого змісту: «В Україні функціонує повітряний транспорт як складова Єдиної транспортної системи України. Цивільна авіація забезпечує свою участь у Єдиній транспортній системі України через повітряний транспорт».

Україна як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, які випливають із цієї Конвенції, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України.

Дослідження питання про співвідношення між правовими категоріями «повітряний транспорт» та «авіація» дозволяє розкрити роль цивільної авіації для економіки.

На нашу думку, відображення впливу авіаційної діяльності в економіці можна визначити на прикладі валового внутрішнього продукту (далі – ВВП). Наприклад, у ЄС в авіаційній галузі зайнято біля 2 млн осіб безпосередньо в 2018, а загалом авіаційна галузь сприяє існуванню від 5 млн до 12 млн робочих місць згідно з різноманітними розрахунками [35, с. 248; 36, с. 1]. Частка авіаційної галузі (безпосередньо та завдяки їй) у ВВП ЄС становить від 2.1 до 4.1 або 4.2 відсотків [35, с. 248; 36, с. 1; 37]. У 2024 році лише через аеропорти країн ЄС пройшло близько 1.2 млрд пасажирів [38]. В межах самого ЄС у цьому ж році було перевезено 14.3 млн тонн [39]. В Україні, потоками авіаційного транспорту та туристами створювалось 1.1% ВВП [40, с. 139]. У свою чергу, повітряним транспортом, в 2019 році в Україні, було перевезено майже 13 млн пасажирів та 92.6 тис. тонн вантажів і пошти [41, 42]. На глобальному рівні економічний вплив авіації (прямий, непрямий, індукований і каталітичний) оцінюється в 2960 мільярдів доларів США, що еквівалентно 8% світового валового внутрішнього продукту (ВВП) [43, с. 8-9].

Економічна система охоплює різні галузі економіки, які взаємодіють між собою. Щодо окремих галузей постає питання про їх надважливу роль. Транспорт є ключовою галуззю та однією з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої – необхідна умова стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення, захисту економічних інтересів України [44]. Оскільки повітряний транспорт входить до складу транспортної системи, то такі особливості галузі транспорту як його функціональна роль у реалізації внутрішніх та міжгосподарських зв'язків також притаманні повітряному транспорту, але з урахуванням галузевих особливостей. Це пояснюється різновидом транспортних засобів, які використовуються для забезпечення функціонування повітряного транспорту – повітряних суден.

У літературі визначаються такі економічні показники та особливості функціонування повітряного транспорту:

- повітряний транспорт забезпечує єдину у світі транспортну мережу, яка є важливою для розвитку бізнесу та туризму;
- за допомогою повітряного транспорту перевозиться близько 2 мільярдів пасажирів на рік і забезпечується 40% міжрегіонального експорту товарів (за значенням);
- 40% міжнародних туристів мають можливість подорожувати повітряним транспортом;
- 900 авіакомпаній світу мають загальний парк з майже 22 000 літаків, вони обслуговують близько 1670 аеропортів через мережу маршрутів протяжністю кілька мільйонів кілометрів, якими керують близько 160 постачальників аеронавігаційного обслуговування [43, с. 9].

Значними є й перспективи розвитку авіації. Всесвітній парк цивільних вертольотів становить майже 40 тисяч одиниць на 2020 рік, до 2027 року передбачається збільшення кількості цивільних літаків до 35 тисяч одиниць, а в 2030 – до 40 тисяч одиниць [45, 46, 47].

Збільшення перевезених пасажирів у світі передбачається на рівні від 8.2 мільярдів у 2037 році до 12 мільярдів в 2030 році, а загальна кількість авіарейсів виросте 52 мільйонів в 2030 році [48, 49, 50].

Сфера особистого використання – це використання повітряних суден (пілотованих та безпілотних) в особистих цілях фізичними особами, тобто, таке використання здійснюється без мети одержання прибутку, не в господарських цілях та не задля виконання публічних функцій з національної безпеки, оборони чи цивільного захисту населення. Прикладами такого особистого використання може слугувати здійснення рекреаційних польотів на повітряних суднах самим власником для особистого задоволення чи використання повітряного судна самим власником для перельоту з одного аеродрому на інший як проміжного етапу пересування до певного пункту призначення, наприклад, з головного офісу до місця знаходження виробництва продукції.

Оскільки мета та завдання цього дисертаційного дослідження не передбачають розкриття питань державної авіації, у подальших розділах дисертації буде йтися про підсистему цивільної авіації, оскільки саме вона охоплює поняття авіаційної діяльності.

## **1.2. Поняття, ознаки та правова природа авіаційної діяльності**

В юридичній науці поняття норм права та інститутів права пов'язується із регулюванням суспільних відносин. Найбільш усталеним є погляд на суспільні відносини як на стабільні, стійкі, такі, що повторюються, моменти спільної діяльності людей у найрізноманітніших проявах, а тому предметом правового регулювання є закріплена в нормах права чинна стабільна структура людської діяльності. Прийнято вважати, що результатом такої діяльності є формування різного роду суспільних відносин, зокрема у нашому випадку – суспільних відносин, які опосередковують господарську діяльність в авіації та структурно входять до системи повітряного транспорту [51, с. 32; 52, с. 11-12].

З позиції тої чи іншої галузі права прийнято виокремлювати одні суспільні відносини від інших, враховуючи критерій однорідності таких відносин, їх спільні ознаки. У нашому випадку таке виокремлення зумовлено, з одного боку, низкою ознак, які є характерними для господарських відносин, а з іншого – ознаками транспортних відносин як різновиду господарських відносин.

Як зазначається в науковій літературі, господарське право є сукупністю норм, що регулюють господарські відносини, які, у свою чергу, виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності між суб'єктами господарювання, а також між цими суб'єктами та іншими учасниками відносин у сфері господарювання [53, с. 10]. Відтак ключовими є поняття господарських відносин та господарської діяльності. Перше має теоретичний зміст, напрацьовано наукою господарського права. Поняття господарської діяльності з доктрини господарського права змінило статус на правову категорію у зв'язку із включенням свого часу до Господарського кодексу України. Сьогодні поняття господарської діяльності наведено у ч. 1 ст. 2 Закону України від 09.01.2025 р. «Про особливості регулювання діяльності юридичних осіб окремих організаційно-правових форм у перехідний період та об'єднань юридичних осіб» (далі – Закон №4196-IX) [54]. Закон визначає господарську діяльність як діяльність у сфері суспільного виробництва, що спрямована на виробництво та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність. Особлива сфера здійснення господарської діяльності дозволяє стверджувати, що ця діяльність є суспільно-корисною. В юридичній літературі наведено низку ознак, що стверджують суспільно-корисний характер господарської діяльності, вони є універсальними, у тому числі можуть застосовуватися для визначення авіаційної діяльності.

Отже, авіаційна діяльність є суспільно-корисною діяльністю, має особливу сферу здійснення, ця ознака дозволяє виокремити її від інших видів господарської діяльності. Сфера здійснення авіаційної діяльності безпосередньо пов'язана з авіацією та діяльністю повітряного транспорту:

1. Здійснення авіаційної діяльності зумовлено суспільними відносинами, що виникають у зв'язку із забезпеченням використання та безпосереднім використанням

повітряного простору з метою виконання функцій із задоволення різних потреб суспільства та економіки. Авіаційна діяльність має економічну мету, це зумовлює її значення та роль у цивільній авіації.

2. Авіаційна діяльність поряд з іншими видами господарської діяльності забезпечує функціонування не лише цивільної авіації. По-перше це обумовлено тим, що повітряний транспорт є складовою транспортної системи України. По-друге, маємо наголосити на тому, що транспортна система є системою нижчого рівня, відтак економічна система, як система вищого рівня, системно охоплює транспортну систему. Таким чином, авіаційна діяльність опосередковує функціонування цивільної авіації, транспортної системи та економічної системи в цілому.

Суспільні відносини в авіації виникають у зв'язку зі здійсненням авіаційної діяльності. Така діяльність характеризується особливостями умов її реалізації, засобами, що використовуються при її здійсненні, особливістю суб'єктного складу, специфікою мети. Разом із цим, усі наведені ознаки є такими, що поєднують авіаційну діяльність перш за все з цивільною авіацією, дозволяють визначити їх співвідношення, як системне так і внутрішньосистемне.

Незважаючи на те, що в законодавстві України існує чимало норм, що регулюють авіаційну діяльність, поняття авіаційної діяльності потребує окремої уваги. Це поняття є основним у повітряному праві.

Згідно з ч. 1 ст. 1 ПКУ авіаційна діяльність – діяльність фізичних та юридичних осіб у галузі авіації та/або організація повітряного руху України. Наведене визначення відповідає на питання про те, хто здійснює цей вид господарської діяльності і до якої сфери суспільних відносин належить ця діяльність. На нашу думку, воно не є послідовним і потребує змістовного переосмислення з огляду на наступне. По-перше, спірним є те, що фізичні особи можуть займатися авіаційною діяльністю, оскільки навіть після скасування Господарського кодексу є достатні законодавчі підстави стверджувати, що господарською діяльністю займаються суб'єкти господарювання – господарські організації та фізичні особи зі спеціальним статусом, тобто зареєстровані як підприємці. По-друге, досліджене нами в попередньому підрозділі роботи поняття авіації є загальним і змістовно включає

організацію повітряного руху. Не можна виключити те, що організація повітряного руху є видом авіаційної діяльності.

Доктринально поняття авіаційної діяльності визначається з огляду на різні наукові підходи. Найбільш змістовно Похиленко І. С. пропонує визначення авіаційної діяльності як організаційної, виробничої, наукової та іншої діяльності юридичних осіб будь-якої організаційно-правової форми та фізичних осіб, спрямовану на створення умов та використання повітряного простору за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів, що включає обслуговування повітряного руху, менеджмент повітряного простору та менеджмент потоків повітряного руху, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом надання засобів та безперервного обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових та наземних функцій [16, с. 18].

Із позицій господарського права запропоноване визначення найбільшою мірою розкриває питання про види авіаційної діяльності. Авторкою по суті перераховано види авіаційної діяльності. Водночас не можна погодитися з тим, що суб'єктами такої діяльності є юридичні та фізичні особи, оскільки з позицій господарського права має йтися про суб'єктів господарювання. Також спірним є питання про те, що авіаційна діяльність здійснюється за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів. Слід зауважити, що здійснення авіаційної діяльності слід розглядати як різновид використання повітряного простору, це окремо наголошувалося нами в контексті дослідження поняття авіації. Окрім авіаційної діяльності, використання повітряного простору може мати місце в інших випадках і саме для них законодавець зазначає про переміщення матеріальних об'єктів у повітряному просторі, інші літальні апарати тощо. Тому здійснення авіаційної діяльності пов'язується лише з використанням повітряних суден [16, с. 18].

Усі наведені види діяльності є складовими поняття «організація повітряного руху» згідно з п. 4 ч. 2 ст. 23 ПКУ, тому видається надлишковим застосування всіх трьох видів діяльності в одній дефініції [55, с. 36]. Окрім того, запропоноване визначення позбавлено згадки про діяльність з наземного обслуговування, щодо якої не виникає сумнівів стосовно того, що це є авіаційна діяльність. Залишається

відкритим питання про віднесення до авіаційної діяльності виробничої діяльності, наукової діяльності та інших видів діяльності.

Із позицій господарського права Клепікова О.В. наводить у підручнику з транспортного права визначення авіаційної діяльності як господарської діяльності у сфері цивільної авіації, пов'язаної із безпосереднім або опосередкованим використанням повітряних суден [56, с. 294]. У подальшому у своїй монографії авторка наводить більш широке визначення авіаційної діяльності, стверджує, що це суспільно корисна діяльність, вид господарської діяльності, що належить до сфери матеріального виробництва й становить підгалузь системи, опосередковуючи разом із тим здійснення різних видів господарської діяльності у сфері цивільної авіації [28, с. 294]. Слід звернути увагу на те, що безпосередньо авіаційна діяльність не була предметом дослідження, авторка звертається до поняття авіаційної діяльності лише в контексті розкриття видів транспортної діяльності. Відтак, системний підхід, згідно з яким авіаційна діяльність є видом транспортної діяльності як родового поняття і видом господарської діяльності як загального поняття є слушним і заслуговує на підтримку.

У п. 2.2 Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів збройних сил України (далі – Правила № 256), затверджених наказом Міністерства оборони України від 19.05.2010 № 256 визначено, що авіаційна діяльність – це діяльність, пов'язана з використанням повітряного простору із застосуванням ПС [57]. Це визначення є достатньо логічним з огляду на вищенаведену критику доктринальних визначень, в яких змішуються поняття використання повітряного простору, авіація, авіаційна діяльність. Також законодавець прямо вказує на те, що авіаційну діяльність не можна представити без використання повітряних суден.

У законодавстві інших держав поняття авіаційної діяльності також отримало висвітлення та має особливості. У ст. 1 Закону Республіки Казахстан від 15.07.2010 р. № 339-IV «Про використання повітряного простору Республіки Казахстан і діяльності авіації» авіаційна діяльність – усі види діяльності, спрямовані на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден [58].

За основу в наведеному визначенні взято категорії використання повітряного простору та повітряне судно.

Повітряний кодекс Румунії наводить поняття «цивільної авіаційної діяльності». Відтак можемо зробити висновок про те, що законодавець поєднує поняття авіаційної діяльності з поняттям авіації й окремо не визначає авіаційну діяльність [59].

Згідно з ч. 1 ст. 1 Закону В'єтнаму «Про цивільну авіацію», йдеться про регулювання відносин, які пов'язані з цивільною авіаційною діяльністю та поширюються на ПС, аеропорти, аеродроми, авіаційний склад, авіаційну навігацію, авіаційну безпеку, цивільну відповідальність, загальну цивільну авіацію та іншу авіаційну діяльність, пов'язану з цивільною авіацією [60]. Наведене визначення свідчить про надважливу роль цивільної авіації.

Отже, питання визначення авіаційної діяльності зумовлено такими аргументами: зв'язок з поняттям авіації; врахування особливостей розмежування цивільної та державної авіації; розкриття правової природи через поняття господарська діяльність; загальносистемне значення поняття транспортна діяльність та визначення авіаційної діяльності різновидом транспортної діяльності.

У своїх дослідженнях Клепікова О.В. зазначає, що поняття авіаційна діяльності обмежується лише господарсько-правовим аспектом та наводить обґрунтування на користь того, що це різновид господарської діяльності. Також можна погодитися з визначенням поняття транспортної діяльності й висновком про критерії розмежування видів транспортної діяльності, серед яких більш практичним є критерій виду транспорту. Цей критерій має відношення до авіаційної діяльності й дозволяє стверджувати, що ця діяльність має місце лише на повітряному транспорті. Разом з тим, запропоноване авторкою поняття авіаційної діяльності не враховує те, що поняття авіаційної діяльності має широке тлумачення й може включати інші види діяльності, які не відповідають правовій природі господарської діяльності. Такі види авіаційної діяльності стосуються цивільної авіації. Так, складовою цивільної авіації є авіація загального призначення, яка передбачає польоти фізичних осіб, що не є суб'єктами господарювання, на повітряних суднах в особистих цілях – це так звані приватні польоти. Також до авіаційної діяльності може бути віднесено польоти з

використанням безпілотних повітряних суден в рекреаційних або особистих цілях, не пов'язаних із здійсненням господарської діяльності.

Поняття авіаційної діяльності є родовим для об'єднання різних її видів, у той час коли безпосередній зв'язок констатується з категоріями «авіація», «цивільна авіація», «використання повітряного простору». Останні набувають характеру родових категорій, оскільки увібрали в себе поняття авіаційної діяльності. Слід зауважити, що дефініція «організація повітряного руху» є неоднозначною, оскільки прийнято вважати, що це є вид авіаційної діяльності й, водночас, категорія більш широкого змісту. Більше того, це відповідає внутрішній логіці взаємозв'язку між авіаційною діяльністю та іншими видами діяльності у сфері авіації.

Заслуговує на підтримку наведена в юридичній літературі думка про те, що за ознакою наявності у власності суб'єктів повітряних суден та/або наявності законних підстав для їх використання суб'єкти авіаційної діяльності поділяються на:

- а) суб'єктів, діяльність яких безпосередньо пов'язана із використанням повітряних суден;
- б) суб'єктів, діяльність яких опосередковано пов'язана із використанням повітряних суден [28, с. 154-155; 61, с. 24].

Наведене дозволяє звернути увагу на питання використання ПС під час здійснення авіаційної діяльності як важливу ознаку авіаційної діяльності та особливості поняття використання ПС. На нашу думку, це може бути підставою для визначення предметної та об'єктної ознак авіаційної діяльності.

За предметно-об'єктним критерієм можна виділити два основні види авіаційної діяльності: використання повітряного простору, що пов'язане з експлуатацією повітряних суден; створення умов для використання повітряного простору у зв'язку із експлуатацією повітряних суден. Наведений поділ дозволяє поєднати різні види авіаційної діяльності й водночас, може використовуватися для розмежування видів авіаційної діяльності.

Вважаємо, що запропонований поділ може доповнювати ознаки авіаційної діяльності. Виокремлення видів авіаційної діяльності найбільше характеризує її як діяльність у галузі авіації, та надає підстав визначити її предметну ознаку,

зумовлюючи мету здійснення та функціональне призначення повітряного транспорту для економіки України. Водночас види діяльності вказують на об'єктну ознаку авіаційної діяльності, оскільки демонструють надважливу роль використання (експлуатації) ПС для здійснення авіаційної діяльності. Тому вважаємо, що основними ознаками авіаційної діяльності є предметна та об'єктна ознаки.

На підставі узагальнення основних наукових підходів до визначення авіаційної діяльності та враховуючи ознаки авіаційної діяльності, пропонуємо таке визначення авіаційної діяльності. Авіаційна діяльність – це суспільно-корисна діяльність, вид господарської діяльності, що опосередковує функціональну роль повітряного транспорту для економіки України, здійснюється суб'єктами господарювання у сфері цивільної авіації на професійних засадах, спрямована на використання повітряного простору та/або створення умов для використання повітряного простору й пов'язана із експлуатацією повітряних суден.

Відповідно до наведеного пропонуємо внести зміни до ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України, зокрема щодо визначення авіаційної діяльності: «Авіаційна діяльність – господарська діяльність суб'єктів господарювання у сфері цивільної авіації, яка спрямована на використання повітряного простору та/або створення умов для використання повітряного простору й пов'язана із експлуатацією повітряних суден».

З огляду на майбутній вступ України до Європейського Союзу, не можливо не приділити увагу актам Європейського Союзу. На даний час, існує низка Актів ЄС, які регулюють авіаційну діяльність. Основним нормативно-правовим актом є Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2018/1139 від 4 липня 2018 року «Про спільні правила у сфері цивільної авіації та про створення Агентства Європейського Союзу з безпеки авіації» (далі — Регламент 2018/1139) [62]. Це є базовий нормативно-правовий акт Європейського Союзу, що визначає сучасну модель правового регулювання цивільної авіації. Він замінив попередній Регламент (ЄС) № 216/2008 та суттєво розширив сферу регулювання та компетенцію Європейського агентства з безпеки польотів. Регламент закріплює основи правового регулювання авіаційної

діяльності, загалом та в розрізі її видів, а також регуляторну систему в межах ЄС щодо регулювання авіаційної діяльності.

Актуальним наразі є питання про використання штучного інтелекту у галузі транспорту. Штучний інтелект стає необхідним для автоматизації транспорту в усіх видах транспорту, в основі якого лежать цифрові технології та компоненти. У 2020 році оприлюднено Повідомлення від Європейської комісії до Європейського Парламенту, Ради Європейського Союзу, Європейського економічного і соціального комітету та Комітету регіонів «Стратегія сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху до майбутнього» [63]. Комісія бачить екосистему штучного інтелекту як передового досвіду, так і довіри, яка буде сформована за рахунок фінансування досліджень, інновацій та розгортання в рамках програм «Горизонт Європа» і «Цифрова Європа». У сфері авіації Комісія запропонує переглянути Регламент про повітряні перевезення (Регламент № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про спільні правила функціонування повітряного сполучення в Співтоваристві) [63]. При збереженні найвищого рівня безпеки польотів, метою буде захист інтересів споживачів, формування стійкої та конкурентоспроможної європейської галузі авіаперевезень зі збереженням високого рівня зайнятості. Модернізація правил ЄС, що регулюють аеропортові збори, слоти і комп'ютерні системи бронювання, доповнить цю ініціативу [63].

### **1.3. Види авіаційної діяльності**

З огляду на представлений в попередній главі загальний поділ авіаційної діяльності на два основні види, можемо звернутися до критеріїв класифікації авіаційної діяльності, що спрямовані на використання повітряного простору й пов'язані з експлуатацією повітряних суден. Також одним із критеріїв класифікації авіаційної діяльності може бути запропонована законодавством структура авіації, відповідно до якої наявні підстави для виокремлення авіаційної діяльності у сфері цивільної авіації та авіаційної діяльності у сфері державної авіації.

Найбільш поширеним у літературі є критерій поділу авіаційної діяльності за предметною ознакою. Зокрема Похиленко І.С. на підставі предметної ознаки здійснює поділ авіаційної діяльності на діяльність щодо:

- 1) розроблення цивільної авіаційної техніки й змін до неї з метою схвалення типової конструкції та серійне виробництво авіаційної техніки схваленої конструкції;
- 2) технічне обслуговування авіаційної техніки;
- 3) управління підтриманням льотної придатності;
- 4) експлуатацію повітряних суден;
- 5) навчання авіаційного персоналу та персоналу, діяльність якого стосується забезпечення авіаційної безпеки персоналу з наземного обслуговування;
- 6) наземне обслуговування;
- 7) надання послуг з аеронавігаційного обслуговування;
- 8) захист цивільної авіації від актів незаконного втручання;
- 9) інші види діяльності, передбачені законодавством, у тому числі авіаційними правилами України [61, с. 25].

Вважаємо за доцільне звернути увагу на особливості запропонованого підходу. По-перше, перелічені види авіаційної діяльності є повністю тотожними з видами авіаційної діяльності, для здійснення яких відповідні підприємства та організації мають отримати сертифікат відповідно до ч. 1 ст. 13 ПКУ. По-друге, виходячи з тотожності наведених видів діяльності за видами, передбаченими в ч. 1 ст. 13 та з огляду на положення п. 2) ч. 1 ст. 3 ПКУ, можна зробити висновок, що ці види діяльності не відображають зміст державної авіації. Вони є характерними лише для цивільної авіації і це спростовує висновок авторки про те, що авіаційна діяльність має відношення як до цивільної, так і до державної авіації. Тому видається об'єктивним, що при спробі охопити одним поняттям усі види авіаційної діяльності, виходячи з предметної ознаки та з урахуванням як державної так і цивільної авіації, кількість цих видів авіаційної діяльності буде значно більшою і не збігатиметься з наведеними видами діяльності.

Отже, класифікація авіаційної діяльності може бути проведена за предметно-об'єктною ознакою та відповідно до структури авіації. Вони можуть бути визначені

як предметно-об'єктний та структурний критерії. Оскільки питання державної авіації не є предметом цього дослідження, нижченаведені критерії класифікації стосуються виключно авіаційної діяльності, що здійснюється у сфері цивільної авіації.

Заслужовує на увагу позиція Клепікової О.В. щодо поділу авіаційної діяльності на такі види господарської діяльності [28, с. 155]:

1) діяльність, що пов'язана з організацією або безпосереднім здійсненням повітряних перевезень (авіаперевізник, агенти з продажу авіаційних перевезень);

2) аеропортова діяльність;

3) діяльність, що пов'язана з обслуговуванням повітряного руху (суб'єкти, які здійснюють аеронавігаційне, польотно-інформаційне, диспетчерське обслуговування тощо).

Наведений підхід запропонований авторкою задля узагальнення видів транспортної діяльності за видами транспорту. Слушним є те, що наголошується на виокремлення видів господарської діяльності, які мають відношення до повітряного транспорту й водночас транспортної системи України. Відтак прослідковується зв'язок між категоріями повітряний транспорт, транспортна система, економічна система, господарська діяльність.

Вважаємо, що категорії «види транспортної діяльності» і «види авіаційної діяльності» частково перетинаються за обсягом. Перша, безумовно, має широке змістовне значення. Усі види авіаційної діяльності є різновидами транспортної діяльності, однак не всі види транспортної діяльності можна віднести до авіаційної діяльності. Наприклад, повітряні перевезення та перевезення морським транспортом є видами транспортної діяльності, однак повітряні перевезення є видом авіаційної діяльності, а перевезення морським транспортом не відносяться до авіаційної діяльності та функціонування повітряного транспорту. Відтак можна констатувати взаємовиключний характер видів транспортної діяльності за критерієм виду транспорту. Види авіаційної діяльності мають відношення лише до повітряного транспорту. Разом із тим, результати роботи повітряного транспорту можуть бути показниками функціонування транспортної системи держави в цілому, яка включає підсистему повітряного транспорту.

У науковій літературі запропоновано підхід, за якого застосовується терміноелемент «господарський» для позначення їх безпосереднього зв'язку та повної належності до господарсько-правової категорії – господарська діяльність. Зокрема Н.Б. Пацурія визначає такі види страхової діяльності: господарська страхова комерційна діяльність та господарська страхова некомерційна діяльність [51, с. 35-36].

Враховуючи те, що авіаційна діяльність є господарською діяльністю, вважаємо цілком доцільним використання поняття «господарська авіаційна діяльність» як синонім поняття «авіаційна діяльність», оскільки змістовно наведене нами поняття «авіаційної діяльності» увібрало поняття господарської діяльності. Отже, усі види авіаційної діяльності є господарською діяльністю.

Звернемося до видів авіаційної діяльності за предметною ознакою. Вважаємо, що до основних видів авіаційної діяльності належать: розроблення цивільної авіаційної техніки; виробництво авіаційної техніки; технічне обслуговування авіаційної техніки; повітряні перевезення; авіаційні роботи; наземне обслуговування; надання послуг з аеронавігаційного обслуговування; тощо.

Послугуючись усталеним підходом у науці господарського права щодо критеріїв поділу господарської діяльності, слід звернути увагу на визначення господарської діяльності та основний критерій поділу. Господарська діяльність визначається як діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, яка спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність [53, с. 10]. Основний критерій поділу дає підстав виділяти комерційну господарську діяльність (підприємництво) і некомерційну господарську діяльність. Слід звернути увагу на те, що Закон України «Про особливості регулювання діяльності юридичних осіб окремих організаційно-правових форм у перехідний період та об'єднань юридичних осіб» наводить аналогічне визначення та поділ господарської діяльності.

Основним видом авіаційної діяльності є повітряні перевезення. Згідно з п. 78 ч. 1 ст. 1 ПКУ повітряним перевезенням є перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору

повітряного перевезення. Цей вид діяльності відповідає ознакам економічної діяльності, яка наведена у КВЕД, а саме: відповідає класу 51.10 «Пасажирський авіаційний транспорт» групі 51.1, «Пасажирський авіаційний транспорт» та класу 51.21, «Вантажний авіаційний транспорт» групі 51.2 «Вантажний авіаційний та космічний транспорт», які входять до розділу 51 «Авіаційний транспорт» секції Н «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська доставка».

У своїй монографії Клепікова О.В. характеризує повітряні перевезення як різновид транспортної діяльності, який увібрав ознаки господарської діяльності [28, с. 155]. Також слушною є думка Деркач Е.М про те, що господарсько-правові зобов'язання з повітряних перевезень виникають на підставі транспортних господарських договорів [64, с. 55].

Основним нормативним актом, який регулює діяльність із здійснення повітряних перевезень, є ПКУ, саме розділ XII окремо присвячений питанням перевезень.

Згідно з ч. 1 ст. 92 ПКУ, авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів за плату та/або за наймом, повинен мати ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів повітряним транспортом, яка видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації згідно із законодавством України. Згідно з ч. 2 ст. 92 ПКУ здійснення такого виду перевезень без ліцензії – заборонено.

У п. 27 ч. 1 ст. 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» (далі – ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності») зазначається, що ліцензуванню підлягають такі види господарської діяльності, що відносяться до транспортної діяльності: перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів [65]. Вичерпний перелік документів для отримання ліцензії та вимог щодо провадження цих видів діяльності визначаються в Ліцензійних умовах провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом (далі – Ліцензійні умови № 134), затверджених Постановою КМУ від 10.03.2017 № 134 [66].

Загальні вимоги до здійснення повітряних перевезень можна визначити на підставі аналізу ч. 1 та ч. 2 ст. 94 ПКУ:

1) послуги з повітряних перевезень мають надаватись в обсягах і на умовах, передбачених сертифікатом експлуатанта, ліцензією та наданими йому правами на експлуатацію повітряних ліній;

2) для виконання польотів з перевезення пасажирів, багажу та/або вантажу, пошти за плату та/або за наймом, авіаперевізник повинен мати відповідне право на експлуатацію певної повітряної лінії.

Таким чином, можна визначити дві категорії передбачених законодавством умов для здійснення повітряних перевезень:

1) умови для здійснення повітряних перевезень пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів;

2) умови для здійснення повітряних перевезень вантажів.

Умовами для здійснення повітряних перевезень пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів є наявність дозвільних документів: сертифікат експлуатанта, ліцензія, документ про право на експлуатацію повітряних ліній.

Умовами для здійснення повітряних перевезень вантажів є наявність дозвільних документів: сертифікат експлуатанта, документ про право на експлуатацію повітряних ліній.

Слід окремо наголосити на тому, що законодавець розмежовує регулювання повітряних перевезень пасажирів, повітряних перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів, повітряних перевезень вантажів. До кожного із зазначених видів господарської діяльності передбачене окреме правове регулювання на підзаконному рівні. Відтак, вважаємо за доцільне наголосити на тому, що правила перевезень становлять нормативно-правові акти, що регулюють порядок здійснення повітряних перевезень, вони мають взаємовиключний характер, оскільки окремо регулюють порядок здійснення повітряних перевезень вантажів, пасажирів та багажу, небезпечних вантажів та небезпечних відходів. Зокрема, порядок здійснення повітряних перевезень пасажирів та багажу регулюється Авіаційними правилами

України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» (далі – АПУ № 1239), затверджених наказом ДАСУ від 26.11.2018 № 1239 [66].

Згідно з ч. 1 та ч. 2 ст. 97 ПКУ умови повітряних перевезень та перелік небезпечних вантажів встановлюються авіаційними правилами України з урахуванням вимог Міжнародної організації цивільної авіації. Авіаперевізник має право здійснювати перевезення небезпечних вантажів у порядку, встановленому авіаційними правилами України. Перевезення небезпечних вантажів та відходів регулюються окремими Авіаційними правилами «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів» (далі – АПУ № 1802), затвердженими наказом ДАСУ від 12.11.2020 № 1802 та Авіаційними правилами України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» (далі – АПУ № 682), затверджених наказом ДАСУ від 05.07.2018 № 682 [68; 69].

Відповідно до п. 1 розділу VI АПУ № 1802 експлуатант не повинен приймати до перевезення небезпечні вантажі, якщо він не має спеціального схвалення уповноваженого органу з питань цивільної авіації на перевезення небезпечних вантажів. Для отримання зазначеного схвалення суб'єкт має відповідати вимогам, визначеним у п. SPA.DG.105 та п. SPA.DG.110 Підчастини G Додатку 5 АПУ № 682. Порядок отримання спеціального схвалення передбачено п. SPA.GEN.100 Підчастини A Додатку 5 АПУ № 682.

Регулювання повітряних перевезень вантажів здійснюється Авіаційними правилами України «Правила повітряних перевезень вантажів» (далі – АПУ № 1795), затверджених наказом ДАСУ від 19.11.2021 № 1795 встановлюють загальні умови перевезення вантажів авіаційним транспортом, які забезпечують належний рівень безпеки польотів та якості перевезень згідно з п. 1 розділу I [70].

Таким чином, вважаємо, що поняття «повітряні перевезення» є загальним, системним, дозволяє об'єднати види авіаційної діяльності за предметною ознакою. Видами повітряних перевезень є: а) повітряне перевезення вантажів; б) перевезення пасажирів та обслуговування багажу; в) повітряне перевезення небезпечних вантажів та відходів.

Розмежування видів повітряних перевезень здійснюється, перш за все, за умовами перевезень. Згідно вищенаведених умов перевезення лише повітряні перевезення вантажів (окрім небезпечних) не потребують наявності ліцензії для здійснення такої діяльності. Спільною для всіх видів перевезень є умова наявності сертифіката експлуатанта ORO.AOC.100.

Окремим видом авіаційної діяльності є виконання авіаційних робіт. Згідно з п. 7 ч. 1 ст. 1 ПКУ авіаційні роботи представляють собою польоти, під час здійснення яких повітряне судно використовується для забезпечення спеціалізованих видів обслуговування (авіаційно-хімічні роботи, аерофотозйомка, патрулювання тощо). Регулюванню здійснення авіаційних робіт присвячено Розділ XIV ПКУ. Зокрема, згідно з ч. 1 та ч. 2 та ст. 108 можна визначити загальні умови для здійснення авіаційних робіт:

а) умови виконання авіаційних робіт, що визначені авіаційними правилами України;

б) наявність у суб'єкта авіаційної діяльності сертифіката експлуатанта або іншого документа, що підтверджує необхідну кваліфікацію провадити авіаційну діяльність.

Частиною 3 ст. 108 ПКУ передбачено, що цей вид авіаційної діяльності виконується:

- а) згідно з договором, укладеним із замовником на виконання авіаційних робіт;
- б) за разовою заявкою юридичної чи фізичної особи.

У науці господарського права відсутні комплексні дослідження вищезгаданого питання. Звертаючись до технічної та іншої літератури, звернемо увагу на певні особливості. Інформація про різноплановість авіаційних робіт міститься у робочій програмі окремої навчальної дисципліни «Види авіаційних робіт», що викладається в Національному авіаційному університеті. Нею передбачено опанування студентами знань щодо таких видів авіаційних робіт: агроавіаційні роботи, лісоавіаційні роботи, аерофотознімальні роботи, авіаційні будівельно-монтажні роботи, авіаційні роботи з пожежогасіння, авіаційні роботи з патрулювання, пошуку та рятування, екскурсійні роботи, авіаційні роботи з надання медичної допомоги населенню [71, с. 19].

У спеціальній літературі можна знайти такий перелік видів авіаційних робіт:

а) авіаційні роботи в сільському і лісовому господарстві (авіахімроботи);

б) авіаційні будівельно-монтажні роботи;

в) авіаційне пожежогасіння;

г) авіароботи за контрактами з міжнародними організаціями й гуманітарна допомога;

г) пошуково-рятувальні та санітарні роботи;

д) метеорозвідка і кліматування;

е) польоти для патрулювання високовольтних мереж і мереж зв'язку, газопроводів, нафтопроводів, річок, каналів, автострад;

є) аерофотозйомка;

ж) рибна розвідка;

з) обслуговування представництв і підприємств рибної промисловості й рибного господарства (польоти на розвідку риби та наводку судів, доставка живої ікри з місця збору, зариблення водойм);

и) льодова розвідка;

і) авіаційне трелювання лісу;

ї) обслуговування морських бурових; к) екологічна розвідка тощо [72].

Зазначимо, що безпосередньо у ПКУ та інших нормативно-правових актах не наведено переліку видів авіаційних робіт. У п. 6 Загальних вимог до оформлення заявок на використання повітряного простору, що є Додатком 2 до Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України», затверджених наказом ДАСУ та МОУ від 11.05.2018 № 430/210 (далі – АПУ № 430/210), передбачено коди для позначення виду авіаційних робіт, для яких подається заявка [73]. Оскільки кожен код кореспондує відповідному виду авіаційних робіт, то наведена норма може бути визначена як легальна підстава для встановлення переліку таких видів авіаційних робіт:

а) авіаційно-хімічні роботи;

б) аерофотозйомка;

в) будівельно-монтажні та навантажувально-розвантажувальні роботи;

- г) транспортно-зв'язкові роботи;
- г) польоти з морських суден та морських бурових пристроїв;
- д) польоти з метою надання медичної допомоги населенню та здійснення санітарних заходів;
- е) здійснення експериментальних та науково-дослідних робіт;
- є) пошуково-рятувальні роботи;
- ж) обліт сільгоспугідь, трубопроводів, газопроводів, аміакопроводів тощо;
- з) десантування (стрибки з парашутом, скидання вантажів у повітрі);
- и) інші роботи [73].

Наведений перелік звертає нашу увагу на те, що авіаційні роботи різняться від перевезень як основного виду авіаційної діяльності. Видів авіаційних робіт чимало поряд з трьома видами повітряних перевезень. Також їх характеризує те, що окрім безпосередньо переміщення вони можуть передбачати надання інших послуг. Наприклад, аерофотозйомка є видом авіаційних робіт, тому що передбачає виконання спеціального польоту повітряного судна. Метою такого польоту, є надання послуг з фотозйомки.

Аналіз наведених видів авіаційних робіт дозволяє об'єднувати види авіаційної діяльності за родовою ознакою. На нашу думку, перелік, передбачений у вищенаведених Авіаційних правилах України є достатнім та одночасно передбачає як основні види авіаційних робіт, так і не обмежує їх загальну кількість, залишаючи місце для інших видів авіаційних робіт. Отже, перелік авіаційних робіт є невичерпним. Можемо стверджувати про види авіаційної діяльності, які охоплюються поняттям авіаційних робіт. Але не всі з наведених видів авіаційних робіт є господарською діяльністю. Такі види авіаційних робіт як авіаційне пожежогасіння, авіароботи за контрактами з міжнародними організаціями й гуманітарна допомога та пошуково-рятувальні роботи не є господарською діяльністю. Ці види робіт не зумовлені метою здійснення господарської діяльності, безпосередньо авіаційні роботи з пожежогасіння та пошуково-рятувальні роботи належать до підсистеми державної авіації та мають розглядатися в іншій площині.

Також заслуговує на увагу той факт, що авіаційні роботи не мають окремої ідентифікації за кодами в КВЕД, тому різні види авіаційних робіт надаються в межах інших видів економічної діяльності. Однією з таких груп є авіаційні роботи в сільському та лісовому господарстві. Окреме правове регулювання цей вид робіт мав згідно з Правилами організації та виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві (далі – Правила № 1179), що були затверджені наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 22.12.2006 № 1179 [74]. Відповідно до правил авіаційні роботи в сільському та лісовому господарстві – це роботи зі застосування авіаційного методу внесення пестицидів, агрохімікатів, біопрепаратів і ентомофагів з використанням повітряних суден, які обладнані апаратурою для розпилу, обприскування, розсіву сипучих і рідинних матеріалів, розселення трихограми. З часом правила втратили чинність на підставі Наказу Мінрозвитку від 29.08.2023 № 764 [75]. На сьогодні єдиним нормативним актом, який частково регулює порядок проведення такого виду робіт, є Наказ Міністерства охорони здоров'я № 1 від 03.08.1998 «Транспортування, зберігання та застосування пестицидів у народному господарстві Державні санітарні правила ДСП 8.8.1.2.001-98» [76].

З огляду на економічну мету та поширеність такого виду робіт, вважаємо актуальним питання про врегулювання такого виду робіт окремим нормативно-правовим актом – Авіаційними правилами України «Правилами виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві».

Щодо інших видів авіаційних робіт чимало питань постає з огляду на правове регулювання. Зокрема це стосується авіаційних робіт у сфері будівництва. В Україні до цього часу зберігають чинність відомчі будівельні норми – ВСН 463-85 «Монтаж будівельних конструкцій із застосуванням вертольотів», що були затверджені Мінмонтажспецбудом СРСР [77]. Зазначений нормативно-правовий акт регулює здійснення монтажних та демонтажних робіт за допомогою вертольота. Аналіз нормативного акту надає підстави визначити окремі види авіаційних робіт: авіаційні роботи зі здійснення монтажних робіт; авіаційні роботи зі здійснення демонтажних робіт. Як більш привертає увагу той факт, що нормативний акт є застарілим, не

враховує застосування новітніх технологій будівництва та змін, що стосуються експлуатації повітряних суден, і з огляду на це потребує скасування. Відтак вважаємо актуальним питання про розробку та прийняття нового нормативного акту – Правил виконання монтажних та демонтажних робіт із застосуванням повітряних суден.

Отже, авіаційні роботи є різновидом авіаційної діяльності. За своєю правовою природою це є господарська діяльність, яка не відноситься до повітряних перевезень. Здійснення авіаційних робіт передбачає експлуатацію повітряного судна виключно з економічною метою та може передбачати надання окремої послуги. Щодо певних видів авіаційних робіт наявне спеціальне правове регулювання. Якщо не передбачено спеціальний порядок здійснення окремих видів авіаційних робіт, застосовуються загальні правила регулювання авіаційної діяльності. Поняття «авіаційна діяльність» та «авіаційні роботи» співвідносяться як загальне та спеціальне. Передумовою для здійснення всіх видів авіаційних робіт є наявність сертифіката експлуатанта.

Окремим видом авіаційної діяльності є аеронавігаційне обслуговування. Згідно з п. 16 ч. 1 ст. 1 ПКУ аеронавігаційне обслуговування – це обслуговування, яке здійснюється провайдерами аеронавігаційного обслуговування на всіх етапах польоту повітряних суден, що включає організацію повітряного руху, зв'язок, навігацію, спостереження (радіотехнічне забезпечення), пошук і рятування, метеорологічне обслуговування та надання аеронавігаційної інформації.

Таким чином, поняття аеронавігаційного обслуговування включає:

- а) організацію повітряного руху;
- б) зв'язок, навігацію та спостереження (радіотехнічне забезпечення);
- в) пошук і рятування;
- г) метеорологічне обслуговування;
- г) надання аеронавігаційної інформації.

У юридичній літературі прийнято вважати аеронавігаційне обслуговування видом господарської діяльності на повітряному транспорті [28, с. 155]. Зокрема, стверджується, що аеронавігаційне обслуговування є підвидом обслуговування повітряного руху [28, с. 155]. Заслугує на підтримку думка Деркач Е.М. про те, що аеронавігаційне обслуговування є видом транспортних послуг [78, с. 20]. У цілому

наведена позиція про те, що аеронавігаційне обслуговування є підвидом обслуговування повітряного руху, потребує уточнення з огляду на те, що згідно з законодавством аеронавігаційне обслуговування є складовою організації повітряного руху. Отже, визначення аеронавігаційної діяльності походить від поняття господарської діяльності, безпосередньо обслуговування повітряного руху (організація повітряного руху) слід розглядати як складову цієї діяльності, її вид. Згідно з КВЕД аеронавігаційне обслуговування належить до класу 52.23 «Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту» група 52.2 «Допоміжна діяльність у сфері транспорту» розділ 52 «Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту» секція Н «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність».

Аналіз регуляторного впливу одного з проектів наказів ДАСУ звертає увагу на те, що суб'єкти аеронавігаційного обслуговування повинні мати сертифікат. Вичерпний перелік послуг, які підлягають сертифікації, наведено у «Правилах сертифікації суб'єктів, які надають послуги з аеронавігаційного обслуговування», що затверджені наказом Міністерства транспорту і зв'язку № 42 від 22.01.2007 (далі – Правила № 42) [79; 80]. Через шість місяців після припинення або скасування воєнного стану в Україні цей наказ втратить чинність і буде застосовуватися інший нормативно-правовий акт.

У ч. 1 ст. 36 ПКУ зазначено, що аеронавігаційне обслуговування польотів повітряних суден (на маршруті, на підході та в районі аеродрому) здійснюється провайдерами аеронавігаційного обслуговування на платній основі. У даному випадку йдеться про обслуговування повітряного руху та послуги щодо зв'язку, навігації та спостереження. Ознака оплатності наведених видів діяльності демонструє їх господарський, підприємницький характер. Про це окремо наголошено Верховним Судом у Постанові КГС ВС від 12.11.2020 № 910/1766/19. Зокрема щодо застосування норм права, а саме: ст. 36 ПКУ, йдеться про те, що аеронавігаційні послуги із метеорологічного обслуговування зльотів та посадок відносяться до послуг, які мають бути оплатними [81]. Також у Постанові сформульований висновок про те, що відносини з надання метеорологічних послуг є господарськими.

Зазначимо, що зміст основних нормативних актів не надає підстав визначити наведену діяльність як неприбуткову, некомерційну господарську діяльність. Про це також свідчить судова практика. Згідно з п. 61 Постанови Верховного Суду від 27.04.2021 у справі № 911/2787/18 суд наводить висновок, згідно з яким, виходячи з п.п. в п. 1.13. Керівництва ІКАО (Дос. 9161) та п. vi) п. 3 розділу III Політики ІКАО (Дос. 9082), можна стверджувати, що провайдери аеронавігаційних послуг можуть отримувати прибутки [82].

Судова практика дає підстави визначити системний та оплатний характер діяльності з надання послуг з аеронавігаційного обслуговування. У справі за позовом державного підприємства "Український авіаційний метеорологічний центр" до відповідача приватного акціонерного товариства "Авіакомпанія "Міжнародні Авіалінії України" за участю третьої особи державного підприємства обслуговування повітряного руху України про стягнення заборгованості за надані послуги з метеообслуговування польотів повітряних суден (далі – послуги з метеообслуговування) з'ясовувалося питання про фактичне надання послуг з метеообслуговування. Згідно з обставинами справи Підприємство є провайдером аеронавігаційного обслуговування цивільної авіації України в частині метеорологічного обслуговування зльотів та посадок повітряних суден (далі – ПС) на аеродромах Київ/Бориспіль, Київ/Жуляни, Київ/Антонов-1 та Київ/Антонов-2 (далі – також АНО у частині МЕТ зльотів та посадок ПС) - на підставі відповідних сертифікатів, виданих ДАСУ. Підприємство (виконавець) та Товариство (замовник) уклали договір від 29.01.2019 № 28-19 з метеорологічного обслуговування польотів (далі – Договір). У зв'язку із закінченням терміну дії Договору Підприємство звернулося до Товариства з пропозицією укласти договір на 2020 рік. Листування сторін свідчить про недосягнення ними згоди щодо підписання договору на 2020 рік із затвердженими позивачем тарифами. Підприємство направило Товариству вимоги про сплату заборгованості разом з актами надання послуг за період часу з 31.05.2020 по квітень 2021 року, загалом 23 акти, а також рахунки - фактури та реєстри обліку кількості рейсів з вартістю їх обслуговування. Ці акти було підписано лише

Підприємством. У розгляді даної справи Товариство заперечувало надання йому Підприємством послуг, перелічених у згаданих актах.

Рішенням господарського суду міста Києва від 05.10.2020 р., залишеним без змін постановами Північного апеляційного господарського суду від 27.01.2021 та Верховного Суду від 26.05.2021, було задоволено позов Підприємства до Товариства. Суд зазначив, що, незважаючи на відсутність волевиявлення щодо підписання письмового договору, відповідач фактично вчиняв дії щодо його виконання, а саме у січні та березні 2020 року використовував повітряний простір України для здійснення міжнародних рейсів та рейсів по Україні, таким чином використовуючи інформацію, надану позивачем шляхом обслуговування зльотів і посадок.

Окремої уваги заслуговує питання про статус суб'єкта авіаційної діяльності. По цій справі Міністерство інфраструктури України письмово поінформувало, що Укрерорух не забезпечує метеобслуговування зльоту/посадки на аеродромах, витрати на таке метеобслуговування не включаються до одиночної ставки плати за аеронавігаційне обслуговування на підході та в районі аеродрому, Укрерорух не справляє плату за метеобслуговування на підході й у районі аеродрому. Укрерорух не є сертифікованим провайдером аеронавігаційного обслуговування за напрямком "метеорологічне обслуговування зльотів та посадок повітряних суден на аеродромах", тому що здійснює метеорологічне обслуговування на маршрутах. Відповідно до статуту Підприємства, затвердженого наказом Державної служби України з надзвичайних ситуацій від 03.03.2018 №146, Підприємство входить до сфери управління центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері гідрометеорологічної діяльності та здійснює метеорологічне обслуговування цивільної авіації. Відтак заслуговує на підтримку висновок про те, що Товариство є суб'єктом авіаційної діяльності, який здійснює діяльність у сфері повітряних перевезень пасажирів і вантажу та є споживачем послуг з аеронавігаційного та метеорологічного обслуговування зльотів та посадок ПС. Відтак вважаємо, що питання про розмежування видів авіаційної діяльності є актуальним на практиці, згідно з наведеним судовим рішенням діяльність з аеронавігаційного та діяльність з

метеорологічного обслуговування є різновидами авіаційної діяльності, окремим видом, щодо якого запроваджено спеціальне правове регулювання.

Згідно з наведеною справою, суд з'ясував питання про характерні особливості надання послуг з аеронавігаційного обслуговування. Суд наголошує на тому, що Відповідач безперервно отримував усю необхідну метеоінформацію для зльоту та посадки ПС на аеродромі Київ/Бориспіль протягом травня 2020 року-квітня 2021 року відповідно до вимог Авіаційних правил України, Інструкції з метеорологічного обслуговування польотів повітряних суден на названому аеродромі в частині обслуговування зльотів та посадок. Жодних обставин стосовно того, що відповідні послуги надавалися відповідачу іншою, ніж позивач, уповноваженою на те особою, не встановлені й відповідач таких обставин не довів. При цьому надання позивачем метеорологічної інформації відповідачу не безпосередньо, а через Украерорух не впливає на наявність користування відповідача послугами та обов'язок відповідача оплатити їх належному виконавцю, яким є позивач. Судом апеляційної інстанції було встановлено обставини (юридичні факти) стосовно надання послуг з метеобслуговування Підприємством Товариству у вказаний період часу та на зазначену суму, прийняття Товариством таких послуг, а також несплати останнім наданих послуг. Суд апеляційної інстанції дійшов висновку щодо наявності підстав для задоволення позовних вимог. Аналогічного висновку дійшов і Верховний Суд у розгляді подібної до цієї справи №910/3898/20, постанову в якій прийнято 26.05.2021 (див. пункти 17, 20 даної постанови зі справи № 910/6404/21). Суд вирішив, що сама лише відсутність письмового договору на надання послуг з метеобслуговування між сторонами не звільняє Товариство від обов'язку здійснити оплату відповідних послуг, наданих йому Підприємством (хоча б і через третю особу – Украерорух) і прийнятих Товариством. Верховний Суд вважає, що, звертаючись з касаційною скаргою, відповідач не спростував наведених висновків апеляційного господарського суду та не довів неправильне застосування ним норм матеріального й процесуального права як необхідної передумови для скасування прийнятого цим судом судового рішення, тому касаційну скаргу Товариства було залишено без задоволення, а оскаржувану

постанову апеляційної інстанції – без змін за відсутності визначених процесуальним законом підстав для її скасування [82; 83].

Вищенаведене дозволяє стверджувати, що діяльність з аеронавігаційного обслуговування за своєю правовою природою є господарською діяльністю, окремим видом авіаційної діяльності, що спрямована на організацію повітряного руху. Наведене дозволяє наголосити на змістовне розмежування понять «організація повітряного руху» та «використання повітряного простору». Наведені категорії узагальнюють поняття авіаційної діяльності, але водночас надають підстав для розмежування окремих видів авіаційної діяльності. Отже, на відміну від повітряних перевезень, які відносяться до авіаційної діяльності, що пов'язана із використанням повітряного простору, аеронавігаційне обслуговування відноситься до авіаційної діяльності, що спрямована на організацію повітряного руху.

Згідно з п. 7 ч. 1 ст. 13 ПКУ передумовою здійснення діяльності з аеронавігаційного обслуговування є наявність відповідного сертифікату. Порядок надання сертифікатів для здійснення аеронавігаційного обслуговування регулюється Правилами № 42.

Відповідно до п. 2.2 гл. 2 Правил № 42, для здійснення аеронавігаційного обслуговування, суб'єкт повинен мати чинний сертифікат як мінімум з одного напрямку: обслуговування повітряного руху; організація авіаційного зв'язку, навігації та спостереження; обслуговування аеронавігаційною інформацією та метеорологічне обслуговування авіації. Відтак можна визначити перелік видів аеронавігаційного обслуговування, що підлягає сертифікації, наведений в Додатку 1 Правил № 42. Додаток 1 до Правил № 42 дозволяє виокремлювати діяльність з аеронавігаційного обслуговування за напрямом, типом, видом та підвидом обслуговування.

Таким чином відповідно до Правил № 42, можна визначити типи аеронавігаційного обслуговування:

1) у межах напрямку обслуговування повітряного руху: диспетчерське обслуговування повітряного руху; польотно-інформаційне обслуговування; консультативне обслуговування; аеродромне польотно-інформаційне обслуговування;

2) у межах напряму зв'язку, навігації та спостереження: надання послуг з зв'язку; надання послуг з навігації; надання послуг з спостереження.

3) у межах напряму обслуговування аеронавігаційною інформацією виділяється лише один однойменний тип діяльності.

4) у межах метеорологічного обслуговування авіації виділяють метеорологічне обслуговування експлуатантів, членів льотного екіпажу.

Слід звернути увагу на те, що Правила № 42 не регулюють окремо вид діяльності з аеронавігаційного обслуговування – дизайн процедур польотів. Цей вид авіаційної діяльності регулюється главою 33 розділу II Авіаційними правилами України «Обслуговування повітряного руху» (далі – АПУ № 475), затверджених наказом ДАСУ від 16.04.2019 № 475 [84]. Так, згідно з п. 4 гл. 33 р. II АПУ № 475, схеми польотів за приладами розробляють відповідно до критеріїв розробки, викладених у томі II «Construction of Visual and Instrument Flight Procedures» Doc 8168 «Aircraft Operations» ICAO. Згідно з Наказом ДАСУ від 30.04.2021 № 700 затверджено Авіаційні правила України «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними» (АПУ № 700), у редакції від 24.06.2022, яка набере чинності через шість місяців з дня припинення або скасування воєнного стану в Україні, цей вид діяльності також підлягатиме сертифікації [85]. Відповідно до п. 1 та п. 4 розділу VI цих Авіаційних правил надання аеронавігаційних послуг без цього сертифікату буде заборонено.

Діяльність зі здійснення аеронавігаційного обслуговування регулюється низкою спеціальних нормативно-правових актів: Авіаційними правилами України «Обслуговування повітряного руху» затверджених наказом ДАСУ від 16.04.2019 № 475, Авіаційними правилами України «Організація повітряного руху» (далі – АПУ № 1920) затверджених наказом ДАСУ від 09.12.2021 № 1920, Авіаційними правилами України «Правила та порядок аеронавігаційного обслуговування. Управління аеронавігаційною інформацією» (далі – АПУ № 1460), затверджених наказом ДАСУ 20.09.2021 № 1460, Авіаційними правилами України «Обслуговування аеронавігаційною інформацією» (далі – АПУ № 582), затверджених наказом ДАСУ

13.05.2019 № 582, Авіаційними правилами України «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації» (далі – АПУ № 166) затверджених наказом ДАСУ від 09.03.2017 № 166 [86; 87; 88; 89]. Наведені підзаконні нормативно-правові акти регулюють той або інший різновид діяльності з аеронавігаційного обслуговування.

Питання обслуговування повітряного руху регулюються АПУ № 475 та АПУ № 1920. Згідно з п. 1 р. 1 АПУ № 475, ці Авіаційні правила визначають порядок надання обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі. У свою чергу п. 1 р. 1 АПУ № 1920 визначає, що ці авіаційні правила встановлюють вимоги щодо забезпечення обслуговування повітряного руху шляхом організації повітряного руху та застосування визначених операційних процедур у повітряному просторі України та на цивільних аеродромах (аеродромах спільного використання) України.

Відносини щодо обслуговування аеронавігаційною інформацією регулюються АПУ № 1460 та АПУ № 582. Згідно з п. 1 та 2 р. 1 АПУ № 1460, ці Авіаційні правила регулюють питання встановлення процедур у сфері обслуговування та управління аеронавігаційною інформацією. Зазначені правила розроблені з метою визначення обсягів надання єдиних послуг у сфері аеронавігаційного обслуговування в системі управління аеронавігаційною інформацією, а також закладають основи технічних вимог до управління аеронавігаційною інформацією. Згідно з п. 1 розділу 1 АПУ № 582, авіаційні правила визначають вимоги до обслуговування аеронавігаційною інформацією, що надається на території України та в повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладено на Україну.

Відносини з метеорологічного обслуговування регулюються АПУ № 166. Згідно з п. 1 розділу 1 АПУ № 166, авіаційні правила встановлюють вимоги щодо організації та надання метеорологічного обслуговування цивільної авіації в Україні.

Окрему увагу слід звернути на нормативно-правове регулювання послуг, пов'язаних із зв'язком, навігацією та спостереженням. З огляду на відсутність окремого нормативно-правового акта, маємо констатувати наявність значної кількості підзаконних нормативно-правових актів, які регулюють цей вид діяльності.

Слід наголосити на тому, що Наказом ДАСУ від 23.04.2021 № 645 затверджено Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації та експлуатації наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження в цивільній авіації України» [90]. Наведені Авіаційні правила України набувають чинності лише через 6 місяців з дня припинення або скасування воєнного стану в Україні, відповідно до п. 5 наказу. Ці правила замінять собою низку чинних підзаконних нормативно-правових актів, регулюють надання послуг зі зв'язку, навігації та спостереження.

Окремим видом авіаційної діяльності є діяльність з наземного обслуговування.

Відповідно до п. 64 ч. 1 ст. 1 ПКУ, наведено законодавчу дефініцію цього поняття, яка передбачає надання послуг з наземного обслуговування повітряних суден, екіпажу, пасажирів, вантажу, багажу, пошти, що надаються користувачам аеропорту на території аеропорту (аеродрому) або за його межами.

Положення ст. 77 ПКУ встановлюють такі особливості щодо регулювання наземного обслуговування:

1. Авіаційними правилами встановлюються:

- а) класифікація послуг з наземного обслуговування за їх видами;
- б) умови надання доступу до об'єктів та інфраструктури аеропорту;
- в) порядок взаємодії суб'єктів наземного обслуговування;
- г) обмеження щодо провадження наземного обслуговування;
- ґ) вимоги до надання наземного обслуговування;
- д) порядок визначення відповідності суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування на підставі декларації.

2. Суб'єкти авіаційної діяльності надають послуги з наземного обслуговування на підставі декларації, а також договору, укладеного з експлуатантом аеропорту (аеродрому).

3. Експлуатант аеропорту (аеродрому), суб'єкт авіаційної діяльності несе відповідальність за збитки, завдані користувачам аеропорту (аеродрому) у зв'язку з необґрунтованою відмовою в обслуговуванні повітряного судна.

Слід звернути увагу на те, що починаючи з 2006 року регулювання наземного обслуговування здійснювалось відповідно до Правил сертифікації аеропортів (далі – Правила № 407) затверджених наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13.06.2006 № 407 [91]. Наказом ДАСУ від 16.09.2024 № 707 було затверджено Авіаційні правила України «Вимоги до надання послуг з наземного обслуговування та порядок визначення відповідності суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування на підставі декларації» (далі – АПУ № 707) [92]. Відповідно до п. 4 наказу ДАСУ від 16.09.2024 № 707 Правила № 407 втрачають чинність. Разом з тим, у п. 5 наказу ДАСУ від 16.09.2024 № 707 зазначається, що цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування, крім пункту 4, який набирає чинності через 3 місяці з дня припинення або скасування воєнного стану в Україні. До того ж, у п. 3 наказу ДАСУ від 16.09.2024 № 707 вказується, що сертифікати відповідності, видані відповідно до Правил № 407, є чинними протягом 3 місяців з дня припинення або скасування воєнного стану в Україні. На цей час фактично діють одночасно два нормативно-правові акти, які регулюють одні й ті ж відносини.

Нами вище наголошувалося на тому, що згідно ст. 77 ПКУ, усі питання, пов'язані з регулюванням наземного обслуговування, можуть установлюватись в Авіаційних правилах України. У такому випадку вважаємо за доцільне звернути увагу на те, що Правила № 407 не є Авіаційними правилами України, на відміну від Правил № 707. Таким чином вважаємо, що застосуванню підлягають Правила № 707. Щодо Правил № 407 та їх чинності на період воєнного стану, то, на нашу думку, ці правила підлягають застосуванню лише щодо тих суб'єктів, у яких вже наявні сертифікати, які були видані ще до набрання чинності Правилами № 707. У свою чергу, Правила № 707 вже мають застосовуватися до суб'єктів, у яких ще нема сертифікатів, передбачених Правилами № 407 для здійснення тих чи інших видів наземного обслуговування.

У п. 5 розділу I Правил № 707 наведено перелік видів наземного обслуговування та їх класифікація за відповідними напрямками. Зокрема, передбачено такі види напрямів наземного обслуговування:

- 1) наземне адміністрування;
- 2) обслуговування пасажирів;
- 3) обслуговування багажу;
- 4) обслуговування вантажів та пошти;
- 5) обслуговування на пероні;
- 6) обслуговування ПС.

Відповідно до наведеної класифікації видів наземного обслуговування за напрямками:

1) наземне адміністрування: діяльність, пов'язана з наглядом за послугами з наземного обслуговування;

2) обслуговування пасажирів: діяльність, пов'язана з будь-якою допомогою пасажирам, які прилітають або вилітають, трансферним або транзитним пасажирам, включаючи реєстрацію пасажирів та багажу; перевірку перевізних документів (квиток на рейс, багажна квитанція), видачу посадкових талонів, роботу на виході на посадку, посадку та висадку пасажирів;

3) обслуговування багажу: діяльність, пов'язана із сортуванням, підготовкою до відправлення, підготовкою багажу до трансферних рейсів, розміщення на засобах транспортування та вивантаження з них, транспортування між зоною обробки та ПС, видача, розшук багажу;

4) обслуговування вантажів та пошти: діяльність, пов'язана з прийняттям вантажу від імені експлуатанта ПС, накопичення та зберігання, зважування та маркування засобів пакування вантажів, перевірки перед повітряним перевезенням та транспортування вантажів та пошти між пунктом кінцевого контролю та ПС;

5) обслуговування на пероні (установка кондиціонування повітря, забезпечення зовнішнього джерела електроживлення ПС, пасажирських трапів та/або авіамоствів; завантаження/розвантаження багажу, вантажу, пошти, бортового харчування та контроль за завантаженням);

6) обслуговування ПС: експлуатація наземного допоміжного обладнання та інших транспортних засобів, які використовуються для наземного обслуговування, включаючи транспортування пасажирів, багажу, вантажу, пошти, бортового

харчування між терміналом або іншими будівлями аеродрому та ПС; заправлення та зливання авіаційного палива; обслуговування санітарних вузлів; забезпечення питною водою; зовнішня мийка; протикригова обробка ПС.

Аналіз ч. 1 ст. 77 ПКУ та вищезгаданих положень дозволяють зробити висновок, що наведений перелік є вичерпним. При цьому він відображає не лише ті напрями та види наземного обслуговування, які підлягають регулюванню відповідно до Правил № 707, а загалом усі види та напрями наземного обслуговування, які можуть існувати. Тобто, законодавство України не визнає інших видів та напрямів наземного обслуговування.

Згідно з КВЕД, діяльність з наземного обслуговування належить до класу 52.23 «Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту» група 52.2 «Допоміжна діяльність у сфері транспорту» розділ 52 «Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту» секція Н «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність».

Отже, діяльність з наземного обслуговування є господарською діяльністю, окремим видом авіаційної діяльності, яка не пов'язана із безпосереднім використанням повітряного простору. Впровадження цього виду діяльності спрямоване на подальше використання повітряного простору та надання такого роду послуг: наземне адміністрування, обслуговування пасажирів, обслуговування багажу, обслуговування вантажів та пошти, обслуговування на пероні, обслуговування ПС.

Різновидом авіаційної діяльності є діяльність, що пов'язана з виробництвом авіаційної техніки, її ремонтом, технічним обслуговуванням та розробкою. Види такої діяльності наведено у п. 1 ч. 1 ст. 13 ПКУ. Наведені види діяльності відображено у КВЕД. Зокрема, Секція С «Переробна промисловість» розділ 30 «виробництво інших транспортних засобів» містить групу 30.3 «виробництво повітряних і космічних літальних апаратів, супутнього устаткування», а група 33.1 «Ремонт і технічне обслуговування готових металевих виробів, машин і устаткування» розділу 33 «Ремонт і монтаж машин і устаткування» цієї ж секції передбачає клас 33.17 «Ремонт і технічне обслуговування повітряних і космічних літальних апаратів».

Таким чином вважаємо, що виробництво авіаційної техніки та її ремонт і технічне обслуговування є складовими однієї з галузей економіки – галузі переробної промисловості. При цьому як складові зазначеної галузі, виробництво авіаційної техніки та ремонт і технічне обслуговування є підгалуззями відповідної галузі економіки. Наведене дозволяє стверджувати, що виробництво авіаційної техніки, її ремонт та технічне обслуговування є різновидами господарської діяльності.

Актуальним є питання про виробництво авіаційної техніки як вид господарської діяльності.

ПКУ не містить понять «виробництво авіаційної техніки» та «авіаційна техніка». Разом з тим, у п. 21 ч. 1 ст. 1 ПКУ міститься дефініція «виріб авіаційної техніки» – повітряне судно, авіаційний двигун, повітряний гвинт або допоміжна силова установка. Відповідно ст. 2 ЗУ «Про розвиток літакобудування» використовується поняття «виробництво авіаційної техніки та авіаційних двигунів» [93].

Не можуть бути підставою для висновку про узгодженість інші нормативно-правові акти національного законодавства, зокрема Авіаційні правила України частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» (далі – АПУ № 529), затверджені наказом ДАСУ від 26.04.2019 № 529, які регулюють відносини з виробництва авіаційної техніки [94]. Відповідно до п. 3 розділу I АПУ № 529, ці правила поширюються на юридичних та фізичних осіб, які здійснюють діяльність у галузі створення та експлуатації виробів авіаційної техніки. При тому, що в Правилах згадується про «виробництво авіаційної техніки», «складання повітряного судна, двигуна або повітряного гвинта», (п.п. а п. 2 розділу I), «комплектувальний виріб» та «виготовлення повітряного гвинта, лопаті повітряного гвинта або втулки повітряного гвинта». Щодо комплектувального виробу, то згідно з пп. с п. 2 розділу I АПУ № 529, під цим поняттям розуміється будь-який компонент та обладнання, призначені для використання на цивільному повітряному судні.

Звернемося до питання про співвідношення між зазначеними категоріями.

Видається об'єктивним висновок про те, що авіаційна техніка та виріб авіаційної техніки співвідносяться як загальне зі спеціальним. На нашу думку, авіаційну техніку слід визначати як сукупність усіх видів виробів авіаційної техніки. Щодо співвідношення між поняттями, які наведено у ПКУ та АПУ № 529, то з огляду на термінологію, яка застосовується в АПУ № 529 та абз. 2 пп. h) пп. 5) п. 2 розділу 1 цих правил, кодекс та підзаконний нормативно-правовий акт пов'язані один з одним, а АПУ № 529 прийняті для забезпечення виконання п. 1) ч. 1 ст. 13 ПКУ. Окремо слід наголосити на тому, що відповідно до наказу ДАСУ від 26.04.2019 № 529, АПУ № 529 були прийняті на підставі ч. 3, 7 ст. 11, ст. 42 ПКУ, ЗУ «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу», з метою впровадження прийнятих Європейською комісією поправок 2, 3, 4 до Регламенту Європейської комісії від 03 серпня 2012 року (EU) № 748/2012 про визначення імплементаційних правил льотної-придатності та сертифікації з екологічної безпеки повітряного судна та пов'язаних із ним виробів, частин та приладів, а також сертифікації організацій-розробників та виробників авіаційної техніки, зі змінами (далі – Регламент № 748/2012) [95].

На підставі аналізу п. 21.A.15 Регламенту № 748/2012, поняття «вироби» застосовується саме щодо гвинтів та двигунів. Вочевидь повітряні судна не підпадають під поняття «вироби». Згідно з п. g) ч. 2 ст. 2 та п. 21.A.604 Регламенту № 748/2012, допоміжна силова установка класифікується як комплектувальний виріб.

У той же час, в АПУ № 529 п. 21.A.15 змінений таким чином, що в ньому не визначено безпосередні види виробів та не робиться різниця між ПС та іншими виробами, а лише застосовується поняття «вироби». Загалом в АПУ № 529, ПС, авіаційні двигуни та повітряні гвинти позначаються категорією «вироби». Вважаємо, що таке регулювання не суперечить Регламенту № 748/2012, адже якщо тлумачити вироби саме як вироби авіаційної техніки в розумінні, передбаченому в ПКУ, то регулюванню підлягатимуть тотожні об'єкти, які наведені в регламенті.

Дещо інакше складається ситуація з допоміжними силовими установками. Аналіз п. g) ч. 2 ст. 2 та п. 21.A.604 АПУ № 529 дозволяє зробити висновок, що в АПУ № 529 допоміжна силова установка визначається як комплектувальний виріб. Разом з

тим, ПКУ відносить силову установку до виробів авіаційної техніки. Вважаємо за необхідне запропонувати внесення змін до ПКУ та узгодити норми АПУ № 529 з нормами кодексу. Системний аналіз глав К та О АПУ № 529 та аналогічних глав у Регламенті дозволяє стверджувати, що компоненти та обладнання є відмінними об'єктами від виробів авіаційної техніки. Зокрема, в п. 21.А.303 АПУ № 529 зазначається, що необхідно отримати відповідні сертифікати для компонентів та обладнання з метою подальшого встановлення їх на вироби. Отже, наявність окремої процедури сертифікації та зазначення, що обладнання та компоненти встановлюються на вироби, надає підстав вважати, що поняття «комплекти та обладнання» і «вироби авіаційної техніки» не є тотожними.

З огляду на викладене, пропонуємо внести зміни до ч. 1 ст. 1 ПКУ та включити такі поняття:

«Авіаційні техніка – вироби авіаційної техніки та комплектувальні вироби до виробів авіаційної техніки.

Виріб авіаційної техніки – повітряне судно, авіаційний двигун та повітряний гвинт.

Комплектувальний виріб – будь-який компонент або обладнання, призначені для використання на цивільному повітряному судні, включаючи допоміжну силову установку».

Виробництво авіаційної техніки як вид господарської діяльності включає наступні види діяльності: 1) виробництво повітряних суден; 2) виробництво авіаційних двигунів; 3) виробництво повітряних гвинтів; 4) виробництво комплектувальних виробів; 5) виробництво компонентів; 6) виробництво обладнання.

Відповідно до ч. 1 ст. 43 ПКУ, виріб авіаційної техніки серійного виробництва повинен мати сертифікат типу. Сертифікат типу охоплює виріб, у тому числі всі компоненти і обладнання, встановлені на ньому. Згідно з ч. 3 ст. 43 ПКУ для повітряних суден одного типу з урахуванням їх кількості може бути виданий обмежений сертифікат типу. Отримання такого виду сертифікатів регулюється главою В розділу А АПУ № 529.

Відповідно до ч. 2 ст. 43 ПКУ, основні компоненти й обладнання, призначені для встановлення на виробках, повинні мати свідоцтво про схвалення або схвальний лист. Компоненти й обладнання, що підлягають схваленню окремо від схвалення типової конструкції виробу, визначаються авіаційними правилами України. Усі положення авіаційних правил України, що застосовуються до сертифікації типу, також застосовуються до схвалення шляхом видання свідоцтв про схвалення або схвальних листів для компонентів і обладнання, якщо інше не передбачено авіаційними правилами України.

В АПУ № 529 більш детально врегульовано відносини зі схвалення. Зокрема, згідно з п.п. а) п. 21.А.303 АПУ № 529 передбачено схвалення компонентів та обладнання спільно з процедурами сертифікації типу для виробу, на якому вони встановлюються. Також згідно з п.п. с) п. 21.А.303 АПУ № 529, для стандартних комплектувальних виробів схвалення може бути отримано, якщо доведено відповідність таких компонентів та обладнання відповідно до офіційно визнаних стандартів. У свою чергу згідно з п. б) п. 21.А.303 АПУ № 529, схвалення комплектувальних виробів відповідно до встановлених технічних стандартів України здійснюється за правилами, встановленими главою О розділу А АПУ № 529.

Отже, відповідно до 21.А.602А. та п. 21.А.602 АПУ № 529, будь-яка фізична або юридична особа, яка виробляє або готується для виробництва комплектувального виробу відповідно до технічного стандарту України має отримати відповідне схвалення. При цьому сама особа повинна мати сертифікат схвалення організації виробника або схвальний лист згідно з главою F розділу А АПУ № 529. Глава О розділу А АПУ № 529 для позначення схвалення за технічним стандартом України використовує термін UA-TSO схвалення. Відповідно до п. 21.А.607 АПУ № 529, суб'єкт, який отримав схвалення за UA-TSO, має право виготовляти та маркувати комплектувальний виріб належними мітками UA-TSO.

Окремо слід наголосити на тому, що виробництво виробів авіаційної техніки може здійснюватися і без отримання сертифікату схвалення організації виробника. Порядок здійснення такої діяльності передбачений в главі F розділу А АПУ № 529.

Для виробництва виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, виробник має отримати схвальний лист згідно з п. 21.А.125 розділу А з п.п. а) п. 21.В.130 розділу В АПУ № 529. Відповідно до п.п. а) п. 21.А.120 та 21.А.125 гл. F розділу А АПУ № 529, схвальний лист підтверджуватиме відповідність вироблених виробів, компонентів та обладнання відповідним проєктним даним цих виробів, компонентів та обладнання.

Разом з тим, згідно з п.п. б) п. 21.В.130 розділу АПУ № 529 та змісту «Схвального листа виробництва без схвалення організації виробника» за Формою 65, що наведено в Додатку 11 до АПУ № 529, права суб'єкта на виробництво обмежуються на підставі обсягу зазначеного в листі. Зокрема обсяг визначається щодо ПС або інших видів авіаційної техніки, для виробництва яких надається схвалення. Кожні ПС та авіаційна техніка, на виробництво яких надається схвалення у схвальному листі, позначаються порядковим номером, номером за кресленням та серійним номером.

Таким чином вважаємо, що виробництво авіаційної техніки можна поділити на дві групи: а) виробництво виробів авіаційної техніки; б) виробництво компонентів та обладнання (комплектувальних виробів). Для виробництва виробів авіаційної техніки необхідно, щоб такий виріб мав сертифікат типу. В окремих випадках можливо здійснення виробництва авіаційної техніки шляхом отримання схвального листа. Щодо компонентів та обладнання, вони можуть вироблятися за таких умов: а) сертифіковано спільно з виробом авіаційної техніки; б) схвалено за процедурами UA-TSO; в) відповідність вимогам на підставі офіційно визнаних стандартів.

Згідно з п. 2 ч. 1 ст. 13 ПКУ можна визначити окремий вид авіаційної діяльності – технічне обслуговування авіаційної техніки. Цей вид діяльності регулюється Авіаційними правилами України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі – АПУ № 286) затверджених наказом ДАСУ від 06.03.2019 № 286 [96]. Підчастина F розділу А АПУ № 286 має назву «Організація з технічного обслуговування» та містить основні положення щодо регулювання діяльності суб'єктів, які здійснюють діяльність організацій з технічного

обслуговування. Відповідно до п. 22 ч. 1 розділу II правил, технічним обслуговуванням вважається капітальний ремонт, ремонт, огляд, заміна, модифікація або усунення дефекту повітряного судна чи компонента або будь-яка комбінація цих робіт, за винятком передпольотного огляду. Тобто з огляду на наявну законодавчу дефініцію поняття «технічне обслуговування», дозволяє говорити про господарську діяльність, що передбачає виконання робіт технічного характеру.

Згідно з КВЕД, поняття «технічне обслуговування» включає діяльність, яка відповідає класу 33.17 «Ремонт і технічне обслуговування повітряних і космічних літальних апаратів». Отже, технічне обслуговування авіаційної техніки є господарською діяльністю, що передбачає виконання робіт технічного характеру, є окремим видом авіаційної діяльності, що не пов'язана із безпосереднім використанням повітряного простору.

Окремо від авіаційної діяльності з технічного обслуговування слід розглядати діяльність із управління підтримання льотної придатності. Зміст цієї діяльності розкривається в п.п. б) М.А.708 підчастини G розділу А АПУ № 286. Управління підтриманням льотної придатності здійснюється щодо кожного ПС. Так для кожного ПС, щодо якого здійснюється управління, відповідна організація має:

- 1) розробляти та контролювати програму технічного обслуговування повітряного судна, для якого виконується управління, включаючи будь-яку застосовну програму надійності;

- 2) подавати на схвалення компетентному органу програму технічного обслуговування та зміни до неї;

- 3) забезпечити проведення всього обсягу робіт з технічного обслуговування відповідно до схваленої програми технічного обслуговування та передачу до експлуатації відповідно до законодавства;

- 4) забезпечити виконання усіх застосовних директив льотної придатності та експлуатаційних директив, що впливають на підтримання льотної придатності; тощо.

Слід звернути увагу на те, що в підчастині F розділу А АПУ № 286 наявний п. М.А.710, який регулює питання здійснення перегляду льотної придатності. Діяльність з перегляду льотної придатності є складовою управління підтримання

льотної діяльності, оскільки згідно з п.п. а) п. М.А.710, діяльність з перегляду льотної придатності здійснюється також організацію з управління підтримання льотної придатності. До того ж, п. М.А.710 АПУ № 286, який регулює загальний порядок здійснення цієї діяльності, міститься в межах тієї ж самої підчастини, що й п. М.А.708. Відповідно до п.п. е) п. М.А.710 підчастини F розділу А АПУ № 286, у межах здійснення перегляду льотної придатності, відповідна організація може видавати сертифікат перегляду льотної придатності або рекомендацію для видачі сертифіката перегляду льотної придатності.

На нашу думку, діяльність з перегляду льотної придатності слід вважати різновидом діяльності з управління підтримання льотної придатності, власне констатувати на тому, що це є вид авіаційної діяльності. Вважаємо, що, згідно з КВЕД, діяльність з управління підтримання льотної придатності можна визначити як професійні послуги в межах групи 74.9 «Інша професійна, наукова та технічна діяльність, не віднесена до інших угруповань» розділу 74 «Інша професійна, наукова та технічна діяльність» Секції М «Професійна, наукова та технічна діяльність».

Окремим видом авіаційної діяльності є розроблення цивільної авіаційної техніки й змін до неї. З огляду на практику правозастосування, згідно з КВЕД, ця діяльність відповідає класу 72.19 «Дослідження й експериментальні розробки у сфері інших природничих і технічних наук» [97].

Особливості розроблення цивільної авіаційної техніки й змін до неї регулюються АПУ № 529. Зокрема, гл. J розділу А АПУ № 529 регулює питання отримання сертифікату схвалення організації розробника та права й обов'язки такої організації. Для здійснення зазначеної діяльності, суб'єкт авіаційної діяльності має отримати сертифікат згідно з п. 1) ч. 1 ст. 13 ПКУ. Відповідно до пп. а) п.21.А.14 гл. В розділу А АПУ № 529, отримувати сертифікати типу або обмежені сертифікати типу на вироби авіаційної техніки можуть лише організації розробника, які отримали сертифікат згідно з гл. J АПУ № 529. Згідно з пп. 1) пп. б) п. 21.А.610.В АПУ № 529, для проектування допоміжних силових установок необхідно отримати UA-TSO схвалення. Зазначене схвалення може отримати лише розробник, який має сертифікат схвалення організації розробника.

Згідно з ч. 1 та ч. 2 ст. 117 ПКУ, в Україні здійснюється обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації. Обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації здійснюється страховиками-резидентами, які отримали в установленому порядку ліцензію на здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації.

Слушною є думка Н.Б. Пацурії про те, що страхова діяльність є особливим видом господарської діяльності [51, с. 63]. Спеціальним законом, що регулює відносини зі страхової діяльності, є Закон України «Про страхування» [98]. Згідно з п. 1 та 2 ч. 3 ст. 3 та ч. 1 ст. 11 Закону України «Про страхування», страхування може здійснюватися лише на підставі відповідної ліцензії. При цьому в ліцензії окремо визначаються класи страхування за якими суб'єкт господарювання може здійснювати страхову діяльність, у якій зазначено відповідний вид страхової діяльності. Слід погодитися з тим, що Закон України «Про страхування» є основним законодавчим актом, який регулює більшість аспектів здійснення діяльності зі страхування ризиків у сфері цивільної авіації.

Відповідно до ч. 3 ст. 117 ПКУ, порядок та умови здійснення страхування ризиків цивільної авіації визначаються уповноваженим органом зі питань цивільної авіації за погодженням з Національним банком України (далі – НБУ). Таким чином, особливості здійснення страхування ризиків авіаційної діяльності регулюються Авіаційними правилами України «Порядок та умови здійснення страхування ризиків цивільної авіації» (далі – АПУ № 768) затвердженими наказом ДАСУ від 05.12.2023 № 768 [99].

Відповідно до п. 2 розділу I АПУ № 768, страхування ризиків цивільної авіації здійснюється за класами страхування 1, 5, 11, 13. Згадані класи містяться в ч. 1 ст. 4 Закону України «Про страхування». Безпосередньо закон визначає згадані класи таким чином:

- а) клас 1 – страхування від нещасного випадку (у тому числі на випадок виробничої травми та професійного захворювання);
- б) клас 5 – страхування ПС;
- в) клас 11 – страхування відповідальності, яка виникає внаслідок використання ПС;

г) страхування іншої відповідальності.

У свою чергу, у п. 2 розділу I АПУ № 768, у межах вищезгаданих класів поділ страхування ризиків цивільної авіації здійснюється в межах таких напрямів:

1) страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу;

2) страхування осіб, які мають право перебувати на борту повітряного судна на законних підставах без придбання квитків;

3) страхування працівників замовника авіаційних робіт, працівників інших організацій, задіяних у виконанні авіаційних робіт, та осіб, які забезпечують технологічний процес під час виконання авіаційних робіт;

4) страхування повітряних суден;

5) страхування відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, вантажу й пошти;

6) страхування відповідальності експлуатанта цивільного повітряного судна комерційної авіації за шкоду, заподіяну третім особам;

7) страхування відповідальності експлуатанта або власника повітряних суден авіації загального призначення, у тому числі легких, надлегких, аеростатичних та аматорських за шкоду, заподіяну третім особам;

8) страхування відповідальності розробників, виробників цивільної авіаційної техніки, організацій з технічного обслуговування, що мають право проводити випробувальні польоти за шкоду, заподіяну третім особам;

9) страхування відповідальності закладу освіти під час виконання навчально-тренувальних польотів за шкоду, заподіяну третім особам;

10) страхування відповідальності експлуатанта аеропорту (аеродрому, вертодрому, постійного злітно-посадкового майданчика) за шкоду, заподіяну третім особам;

11) страхування відповідальності організації, що надає послуги з аеронавігаційного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам.

Слід зауважити на тому, що в АПУ № 768 фактично здійснено розподіл кожного напрямку за відповідним класом страхування:

- а) клас 1 – напрям 1-3;
- б) клас 5 – напрям 4;
- в) клас 11 – напрям 5-9;
- г) клас 13 – напрям 10-11.

Вважаємо, що АПУ № 768 регулюють особливості страхової діяльності безпосередньо за кожним класом окремо, що відображено в структурі цього нормативно-правового акта:

- а) загальні умови та порядок страхування ризиків цивільної авіації – Розділ II;
- б) умови страхування за класом страхування 1 «Страхування від нещасного випадку (у тому числі на випадок виробничої травми та професійного захворювання)» – Розділ III;
- в) умови страхування за класом страхування 5 «Страхування повітряних суден» – Розділ IV;
- г) умови страхування за класом страхування 11 «Страхування відповідальності, яка виникає внаслідок використання повітряного судна (у тому числі відповідальності перевізника)» – Розділ V;
- г) умови страхування за класом страхування 13 «Страхування іншої відповідальності (крім визначеної у класах 10, 11, 12)» – Розділ VI.

Таким чином, у випадках передбачених законодавством, суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані укладати договори страхування ризиків цивільної авіації за певними класами страхування, певних видів авіаційної діяльності. Відтак, вважаємо що авіаційне страхування є різновидом страхової діяльності і передумовою для здійснення окремих видів авіаційної діяльності.

До видів авіаційної діяльності належить діяльність з надання агентських послуг з продажу повітряних перевезень. Згідно з КВЕД, ця діяльність відповідає групі 79.9 «Надання інших послуг бронювання та пов'язана з цим діяльність» розділу 79 «Діяльність туристичних агентств, туристичних операторів, надання інших послуг із бронювання та пов'язана з цим діяльність» секція N «Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування».

Згідно з ч. 8 ст. 98 ПКУ, суб'єктом, що надає агентські послуги з продажу повітряних перевезень, є юридична особа, яка здійснює діяльність із продажу повітряних перевезень за дорученням авіаперевізника або генерального агента на підставі договору. Також наведені суб'єкти при здійсненні продажу повітряних перевезень повинні використовувати автоматизовані системи бронювання.

Особливістю такого виду авіаційної діяльності, як надання агентських послуг із продажу повітряних перевезень, можна визначити обов'язковість використання автоматизованих систем бронювання під час продажу авіаційних перевезень, згідно з ч. 8 ст. 98 ПКУ. Варто відзначити, що раніше вищезгаданий вид господарської діяльності регулювався Авіаційними правилами України «Правила сертифікації суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень» (далі – АПУ № 231), що затверджені ДАСУ від 15.03.2018 № 231 [100]. Згідно з п. 3 розділу I АПУ № 231 діяльність з продажу повітряних перевезень здійснюють лише суб'єкти, що агентства, які пройшли процедуру сертифікації й отримали відповідний сертифікат. Однак, на цей час Правила № 231 втратили чинність відповідно до п. 4 наказу ДАСУ від 25.08.2023 № 523. Таким чином, авіаційна діяльність із надання агентських послуг з продажу повітряних перевезень здійснюється без сертифікації.

На підставі викладеного вважаємо, що господарська діяльність, яка здійснюється у сфері цивільної авіації охоплюється поняттям авіаційної діяльності й передбачає здійснення окремих видів авіаційної діяльності:

- 1) повітряні перевезення;
- 2) авіаційні роботи;
- 3) обслуговування повітряного руху;
- 4) надання послуг зі зв'язку, навігації та спостереження;
- 5) метеорологічного обслуговування;
- 6) надання аеронавігаційної інформації;
- 7) дизайн процедур польотів;
- 8) наземне обслуговування;
- 9) виробництво авіаційної техніки;
- 10) розроблення авіаційної техніки;

- 11) технічне обслуговування;
- 12) діяльність з управління льотної придатності;
- 13) агентські послуги з продажу повітряних перевезень;

#### **1.4. Суб'єкти авіаційної діяльності**

У науковій літературі існують різні підходи до визначення категорій «суб'єкти господарського права» та «учасники господарських відносин». Проблематика суб'єктів господарського права є актуальною з огляду на скасування Господарського кодексу України. Зазвичай прийнято вважати, що суб'єктами господарського права є учасники господарських відносин [53, с. 93]. Суб'єкти господарського права поділяються на дві групи: 1) учасники господарських відносин, які безпосередньо здійснюють господарську діяльність; 2) суб'єкти організаційно-господарських повноважень, які здійснюють організацію та управління господарською діяльністю [101, с. 61-62].

На думку Щербини В.С. поняття «суб'єкти господарського права» й «учасники господарських відносин» є тотожними за змістом. Суб'єкти господарського права – це учасники відносин у сфері господарювання, які організують та здійснюють господарську діяльність, реалізуючи при цьому свою господарську компетенцію, або споживають результати такої діяльності [102, с. 9-10]. Учасниками відносин у сфері господарювання є: суб'єкти господарювання, споживачі, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, наділені господарською компетенцією, а також громадяни, громадські та інші організації, які виступають засновниками суб'єктів господарювання чи здійснюють щодо них організаційно-господарські повноваження на основі відносин власності [53, с. 93].

Наведені наукові позиції дозволяють зробити висновок про те, що учасники того виду господарських відносин, які виникають у зв'язку із здійсненням авіаційної діяльності, є суб'єктами господарського права. Також слід зазначити, що в контексті авіаційної діяльності мова може йти про дві категорії учасників господарських

відносин. Першу категорію становлять суб'єкти авіаційної діяльності, другу – суб'єкти організаційно-господарських повноважень.

Визначення особливостей правового становища суб'єктів авіаційної діяльності пов'язується з правовими категоріями «авіаційна діяльність», «суб'єкти господарювання», «експлуатант».

Однією з ознак суб'єктів авіаційної діяльності є предметна ознака, вона вказує на основний вид діяльності та сферу відносин, до якої належать суб'єкти авіаційної діяльності. Ця ознака дозволяє наголосити на тому, що основним видом діяльності такого роду суб'єктів є авіаційна діяльність. З огляду на це, суб'єкти авіаційної діяльності забезпечують функціонування окремого виду транспорту – повітряного транспорту, безпосередньо господарські відносини виникають у сфері цивільної авіації.

Запропоноване в юридичній літературі поняття суб'єктів транспортної діяльності дозволяє виокремити суб'єктів авіаційної діяльності за критерієм виду транспорту та характером господарської діяльності. Слушним є висновок про те, що категорія «суб'єкти транспортної діяльності» є системоутворюючою, вона співвідноситься з поняттям «суб'єкти господарювання» як спеціальне і загальне. На думку Клепікової О.В., суб'єктами транспортної діяльності є суб'єкти господарювання, які відповідно до законодавства в межах галузевої господарської компетенції забезпечують функціонування транспортної системи й галузевий рівень організації економіки шляхом здійснення транспортної діяльності та використання об'єктів транспортної інфраструктури, утворюючи організаційно-господарську єдність із центром системи у вирішенні галузевих завдань системи. На основі системно-галузевого підходу, у межах підсистем (підгалузей) транспортної системи України, авторка виділяє галузевих суб'єктів транспортної діяльності за видами транспорту, що видається послідовним та обґрунтованим [103, с. 203-204].

Відтак, можна зробити висновок про те, що поняття транспортної діяльності є загальним, системним для тих видів господарської діяльності, які мають відношення до транспортної системи. З огляду на те, що повітряний транспорт є окремою складовою транспортної системи, поняття «суб'єкти транспортної діяльності» і

«суб'єкти авіаційної діяльності» - це поняття, які частково перетинаються за обсягом, вони є різними. Отже, усі суб'єкти авіаційної діяльності є суб'єктами транспортної діяльності, однак не всі суб'єкти транспортної діяльності є суб'єктами авіаційної діяльності. Поняття «суб'єкти авіаційної діяльності» має взаємовиключний характер, який забезпечує предметна ознака – вид господарської діяльності. Відтак вважаємо, що це поняття не може однаковою мірою застосовуватися до всіх суб'єктів транспортної діяльності.

Згідно з Законом №4196-IX, суб'єкти, які здійснюють господарську діяльність є суб'єктами господарювання. Суб'єктами господарювання визнаються учасники господарських відносин, які здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно й несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна крім випадків, передбачених законом. До суб'єктів господарювання законодавець відносить господарські організації, а також громадян України, іноземців та осіб без громадянства, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані відповідно до закону як підприємці.

Отже, з огляду на те, що авіаційна діяльність є видом господарської діяльності, вважаємо, що суб'єкти авіаційної діяльності є суб'єктами господарювання. Від інших суб'єктів господарювання суб'єкти авіаційної діяльності відрізняються за предметною ознакою, тобто за видом господарської діяльності. Категорії «суб'єкти господарювання» та «суб'єкти авіаційної діяльності» співвідносяться як загальне та спеціальне.

Вважаємо, що визначення суб'єктів авіаційної діяльності в ПКУ має відповідати Закону №4196-IX, пропонуємо п. 97 ч. 1 ст. 1 ПКУ викласти в такій редакції: «суб'єкти авіаційної діяльності – суб'єкти господарювання, що здійснюють авіаційну діяльність у сфері цивільної авіації». Запропоноване визначення дозволить узгодити норми законів та вирішити питання про загальне походження поняття суб'єктів авіаційної діяльності від поняття суб'єктів господарювання. Такий підхід дозволить розмежовувати суб'єктів авіаційної діяльності від інших суб'єктів господарювання за предметною ознакою.

Запропоноване визначення спрямоване також на розмежування цивільних та господарських відносин у галузі авіації, визначення критерію співвідношення з поняттям експлуатанта. На цей час ПКУ відносить до суб'єктів авіаційної діяльності фізичних осіб, що на нашу думку не є логічним з огляду на те, що законодавець чітко визначає категорію суб'єктів, які здійснюють господарську діяльність. Серед цих суб'єктів законодавець визначає фізичних осіб з окремим статусом, які зареєстровані як підприємці. Звернемося до прикладів: в одному випадку фізична особа придбала гелікоптер і використовує його в особистих цілях, переміщується на ньому з дому до місця роботи, інший випадок – фізична особа придбала гелікоптер, зареєструвалася як підприємець, отримала відповідні дозвільні документи, виконує екскурсійні польоти та отримує прибуток. В обох наведених випадках ми маємо справу з використанням повітряного простору й констатуємо те, що відносини виникають у сфері авіації, однак лише в другому випадку ми можемо стверджувати про те, що має місце здійснення авіаційної діяльності й виникли господарські відносини. З огляду на те, що в обох випадках йдеться про експлуатацію гелікоптера, слід звернути увагу на мету використання гелікоптера та статус суб'єкта, що здійснює його експлуатацію. В обох випадках ми маємо справу з експлуатантом, однак лише в другому випадку експлуатант є суб'єктом господарювання, що здійснює авіаційну діяльність.

Згідно з п. 36 ч.1 ст.1 ПКУ, експлуатантом є юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден. Слід звернути увагу на те, що законодавець використовує поняття експлуатанта для всіх категорій суб'єктів, які експлуатують повітряне судно. З наведених прикладів очевидним є той факт, що експлуатація повітряного судна не завжди зумовлює здійснення господарської діяльності. Основними критеріями розмежування в цьому разі є оплатний характер та мета експлуатації повітряного судна, а також суб'єктна ознака. Стосовно останньої слід наголосити на тому, що поняття експлуатанта є надважливим в авіації, воно не є просто узагальнювальним, оскільки законодавець визначає умови, яким має відповідати фізична або юридична особа, власне йдеться про набуття окремого статусу, що підтверджується окремим документом – сертифікатом експлуатанта.

Відтак будь-який суб'єкт авіаційної діяльності є експлуатантом, але не завжди експлуатант є суб'єктом господарювання. Експлуатантом може бути не лише суб'єкт господарювання, наведені приклади є відповідним підтвердженням, коли в одному випадку мова йде про експлуатанта – фізичну особу, в іншому - маємо справу з експлуатантом, який є фізичною особою-підприємцем. Також слід звернути увагу на те, що не всі види авіаційної діяльності пов'язані із безпосереднім використанням повітряних суден, тому задля здійснення певних видів авіаційної діяльності (окремі види наземного обслуговування, забезпечення аеронавігаційною інформацією тощо) не потрібно отримувати статус експлуатанта.

Таким чином, вважаємо, що поняття «експлуатант» і «суб'єкти авіаційної діяльності» не є тотожними. По-перше, поняття «експлуатанта» відповідно до предметної та суб'єктної ознак доповнює поняття «авіаційної діяльності» та «суб'єктів авіаційної діяльності» оскільки вказує на те, як здійснюється авіаційна діяльність, чи використовує суб'єкт задля цього повітряне судно і якою мірою – безпосередньо чи опосередковано. Одна справа, коли здійснюється перевезення пасажирів і задля цього суб'єкт авіаційної діяльності – перевізник безпосередньо використовує повітряне судно, інша справа – надання аеропортових послуг пасажирам. В одному випадку йдеться про перевезення, в іншому - про аеропортову діяльність, які є різними видами діяльності за характером здійснення. По-друге, поняття «експлуатанта» можна використовувати для розмежування суб'єктів авіаційної діяльності з огляду на те, що не всі суб'єкти авіаційної діяльності згідно із законом повинні мати статус експлуатанта. Власне те, що здійснення окремих видів авіаційної діяльності не пов'язується із безпосереднім використанням повітряного судна, вважаємо важливим аргументом. Відтак, пропонуємо здійснювати поділ суб'єктів авіаційної діяльності на дві групи: 1) суб'єкти авіаційної діяльності – експлуатанти; 2) суб'єкти авіаційної діяльності без статусу експлуатанта.

Звернемося до характеристики суб'єктів авіаційної діяльності, які здійснюють повітряні перевезення.

Згідно з п. 8 ч. 1 ст. 1 ПКУ, суб'єкт авіаційної діяльності, предметом основної господарської діяльності якого є повітряні перевезення, є «авіаційним перевізником»

або «авіаперевізником». За своєю дефініцією цей суб'єкт авіаційної діяльності визначається, як суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом.

За територіальним критерієм виконання польотів повітряними суднами, законодавець розмежовує статус перевізника й визначає: українських авіаційних перевізників та іноземних авіаційних перевізників.

Згідно зі ч. 1 ст. 95 ПКУ, для здійснення повітряних перевезень іноземний авіаперевізник повинен мати відповідну ліцензію та сертифікат відповідного державного органу держави, у якій він отримав ліцензію. Згідно з ч. 2 ст. 95 ПКУ, іноземний авіаперевізник здійснює:

а) регулярні повітряні перевезення – згідно з вимогами міжнародних договорів України, авіаційних правил України та угод між авіаційними органами влади;

б) чартерні або нерегулярні повітряні перевезення – відповідно до авіаційних правил України. З огляду на вищенаведене, іноземним авіаційним перевізником є нерезидент, передумовами для здійснення ним перевезення є наявність ліцензії та сертифікату, які надаються державним органом іноземної держави.

Питання про поняття авіаперевізника та його національну належність є важливим з огляду на виконання «Угоди між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншого боку, про спільний авіаційний простір», учинену 12 жовтня 2021 року в м. Києві та ратифіковану Законом України «Про ратифікацію Угоди між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір» № 2067-ІХ від 17 лютого 2022 року (далі – Угода про спільний авіапростір) [104]. Зазначимо, що йдеться про намір України інкорпорувати у своє авіаційне законодавство відповідні вимоги й стандарти ЄС, а також забезпечення рівних умов для авіаперевізників, що дозволить їм в умовах справедливих та рівноправних можливостей експлуатувати договірні лінії. Відповідно до Угоди про спільний авіапростір авіаперевізником є компанія чи підприємство, яке має чинну ліцензію на здійснення авіаперевезень або подібний документ. Під ліцензією на здійснення авіаперевезень слід розуміти: (а) у випадку Європейського Союзу та його держав-

членів - дозвіл, виданий компанії чи підприємству компетентним органом, відповідальним за видачу ліцензії, що дозволяє здійснювати повітряні перевезення згідно з відповідним законодавством ЄС; (б) у випадку України - ліцензія для перевезень пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом, що видається згідно з відповідним законодавством України. Поняття «національна приналежність» використовується виключно до авіаперевізника, означає відповідність авіаперевізника вимогам щодо переважного володіння ним, здійснення фактичного контролю та його основного місця діяльності.

Таким чином, пропонуємо доповнити ч. 1 ст. 1 ПКУ новим пунктом у такій редакції: «іноземний авіаційний перевізник – суб'єкт господарювання, що зареєстрований за законодавством іншої держави, предметом основної діяльності якого є повітряні перевезення та який повинен мати ліцензію або іншого виду дозвіл на здійснення перевезень, виданий компетентним державним органом іноземної держави».

Щодо українських авіаційних перевізників, то вони є експлуатантами. Зазначений статус вказує на те, що під час здійснення повітряних перевезень, авіаційні перевізники експлуатують повітряне судно. Згідно з п. 4 ч. 1 ст. 13 ПКУ, суб'єкти авіаційної діяльності, які експлуатують ПС, мають отримати відповідний сертифікат. Порядок отримання сертифікату для експлуатації ПС та вимоги до комерційної експлуатації ПС наведені в АПУ № 682.

В абз. 2 п. 5 розділу I АПУ № 682 зазначається, що у відповідних авіаційних правилах термін «комерційна експлуатація повітряного транспорту» вживається в такому розумінні: «експлуатація повітряного судна для перевезення пасажирів, вантажу чи пошти за плату або іншу винагороду». Відповідно до п. 1 розділу III АПУ № 682, експлуатанти повинні використовувати ПС з метою комерційної експлуатації повітряного транспорту (далі – САТ) тільки в спосіб, визначений у додатках III та IV до цих Авіаційних правил. Додаток III до АПУ № 682 має назву «Організаційні вимоги щодо повітряної експлуатації Частина-ORO (Part-ORO) (з доповненням)». У Пп. а) абз. 1 п. ORO.GEN.005 згаданого додатку зазначено, що він установлює вимоги щодо комерційної повітряної експлуатації та комерційної спеціалізованої

експлуатації. Згідно з п.п. а) п. ARO.OPS.100 розділу I підчастини OPS додатку III АПУ № 682, якщо експлуатант надав підтвердження відповідності п. ORO.AOC.100 підчастини AOC цього ж додатку, то ДАСУ має видати сертифікат експлуатанта. Додаток IV має найменування «Комерційна повітряна експлуатація Частина-CAT». Фактично, зазначений додаток до АПУ № 682 встановлює правила та вимоги щодо комерційної експлуатації ПС залежно від виду ПС.

Як зазначається в ч. 1 та ч. 2 ст. 92 ПКУ, авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів за плату та/або за наймом, повинен мати ліцензію на провадження такої діяльності. Здійснення відповідної діяльності без ліцензії заборонено.

Так, п. 9 Ліцензійних умов № 134 передбачено вимоги, яким має відповідати суб'єкт господарювання - авіаперевізник:

1) мати чинний сертифікат експлуатанта та мати у своєму розпорядженні хоча б одне повітряне судно на правах власності або за лізингом (крім лізингу з екіпажем);

2) основною діяльністю суб'єкта господарювання має бути здійснення повітряних перевезень окремо чи в поєднанні з будь-якою іншою комерційною експлуатацією повітряного судна та технічним обслуговуванням повітряних суден;

3) види польотів (пасажирські, вантажні), місце провадження діяльності (райони польотів: у межах України та/або міжнародні польоти) та матеріально-технічна база (засоби провадження – повітряні судна), зазначені в експлуатаційних специфікаціях, які є невід'ємною частиною сертифіката експлуатанта, повинні відповідати заявленому виду господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом;

4) більш як 50 відсотками статутного капіталу (пакету акцій) суб'єкта господарювання мають володіти Україна, юридичні особи України та/або фізичні особи – резиденти України, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України;

5) авіаційний персонал суб'єкта господарювання повинен відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров'я та мати належним чином оформлені свідоцтва згідно з авіаційними правилами України;

б) суб'єкт господарювання повинен оформлювати трудові відносини з найманими працівниками шляхом укладення трудових договорів.

Окрім вищезазначених ліцензійних та сертифікаційних вимог, авіаперевізник має відповідати вимогам АПУ № 1329, АПУ № 1802, АПУ № 1795 інших авіаційних правил України, галузевих стандартів та нормативів якості обслуговування, згідно з ч. 2 та ч. 3 ст. 100 ПКУ. Також наявні відповідні вимоги й щодо правового режиму майна авіаперевізника.

Відповідно до ч. 1 ст. 93 ПКУ, суб'єкти господарювання, що отримують ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів повітряним транспортом та авіаперевізники, які мають таку ліцензію, повинні мати у своєму розпорядженні хоча б одне повітряне судно у власності або за лізингом (крім лізингу з екіпажем). Окрім цього, згідно з ч. 2 ст. 93 ПКУ, усі ПС, які належать українським авіаперевізникам, повинні бути зареєстровані у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України або у відповідному реєстрі іншої держави, якщо між Україною та цією державою укладено відповідні міжнародні договори України. Згідно ч. 3 ст. 93 ПКУ, авіаперевізник, який використовує повітряне судно іншого авіаперевізника або передає повітряне судно іншому авіаперевізнику на умовах лізингу, повинен отримати попереднє погодження уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

Таким чином, вважаємо, що поняття «суб'єкти авіаційної діяльності» та «авіаперевізник» не є тотожними. Вони різняться за предметною ознакою з огляду на те, що перевезення є одним із видів авіаційної діяльності. Відтак поняття авіаційної діяльності не може використовуватися виключно для позначення перевезення. Поняття «суб'єкти авіаційної діяльності» є ширшим за поняття «авіаперевізник», оскільки, окрім авіаперевізників, до числа суб'єктів авіаційної діяльності належать інші суб'єкти, предмет діяльності яких є іншим, ніж в авіаперевізника.

Слід наголосити на тому, що сприянню щодо діяльності авіаперевізників передбачено в положеннях Угоди про спільний авіапростір. Так, згідно зі ст. 22 цієї Угоди, авіаційні перевізники кожної сторони мають право:

а) відкривати представництва на території іншої Сторони для просування і продажу повітряних перевезень та пов'язаної з цим діяльності;

б) направляти й утримувати на території іншої Сторони адміністративний персонал, персонал з продажу квитків, технічний, експлуатаційний та інший фаховий персонал, необхідний для забезпечення повітряних перевезень;

в) здійснювати наземне обслуговування власними силами;

г) обирати постачальника послуг серед конкуруючих між собою постачальників, які надають послуги з наземного обслуговування в повному обсязі або частково, якщо такі постачальники мають дозвіл доступу на ринок на підставі законів та правил кожної Сторони та якщо такі постачальники вже присутні на ринку.

З огляду на вищенаведені положення Угоди про спільний авіаційний простір, видається доцільним доповнити ст. 98 ПКУ пунктом 9 такого змісту:

«Авіаційний перевізник має право відкривати свої представництва на території України та інших держав для просування та продажу повітряних перевезень, а також направляти та утримувати на території іншої держави адміністративний та авіаційний персонал для забезпечення організації та здійснення повітряних перевезень».

До суб'єктів авіаційної діяльності, які не є авіаційними перевізниками, належать суб'єкти господарювання, предметом діяльності яких є аеронавігаційне обслуговування.

Згідно з п. 16 ч. 1 ст. 1 ПКУ, діяльність з аеронавігаційного обслуговування здійснюють провайдери аеронавігаційного обслуговування. Разом з тим, законодавча дефініція цього поняття міститься в п. 85 ч. 1 ст. 1 ПКУ, яка визначає провайдера аеронавігаційних послуг як суб'єкта авіаційної діяльності, який надає послуги з елементів (напрямів) аеронавігаційного обслуговування повітряних суден. Аналіз законодавства дозволяє зробити висновок про різний характер вимог, яким має відповідати провайдер аеронавігаційних послуг та здійснити їх поділ на основні та спеціальні вимоги.

Згідно з пп. 3.1. п. 3. Правил № 42, «Правила сертифікації суб'єктів, які надають послуги з аеронавігаційного обслуговування», визначаються основні вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, які можна поділити на такі групи:

- 1) вимоги щодо технічної та операційної компетентності;
- 2) вимоги щодо організаційної структури та управління;
- 3) вимоги щодо управління безпекою;
- 4) вимоги щодо охорони й захисту;
- 5) вимоги щодо людських ресурсів;
- 6) вимоги щодо фінансів;
- 7) вимоги щодо зобов'язань і страхових аспектів;
- 8) вимоги щодо якості обслуговування;
- 9) вимоги щодо звітування.

Вимоги щодо технічної та операційної компетентності й можливості загалом характеризуються такими положеннями. Провайдер повинен забезпечувати обслуговування безпечно, ефективно, стабільно та обґрунтовано відповідно до рівня потреб, характерних для відповідної частини повітряного простору. Окрім цього, обслуговування повинно забезпечуватись адекватними технічними й операційними можливостями та оцінками.

Вимоги щодо організаційної структури та управління. Провайдер аеронавігаційних послуг повинен мати організаційну структуру, яка забезпечує надання безпечного, ефективного, стабільного та обґрунтованого відповідно до рівня потреб обслуговування. Зазначена організаційна структура повинна визначати: а) адміністрацію; б) обов'язки посадових осіб, включаючи обов'язки з управління персоналом у частині реалізації функцій безпеки, якості, охорони й захисту, фінансів та людських ресурсів; в) стосунки і звітність між різними частинами та процесами організації.

Вимоги зі здійснення управління передбачають від провайдера аеронавігаційних послуг наявність двох планів: бізнес-план та річний план. Бізнес-план має бути не менше ніж на 5 років та повинен визначати основну мету й завдання провайдера, уміщувати відповідні характеристики з якості, рівня обслуговування, безпеки та рентабельності тощо. Щодо річного плану, то він має визначати дії провайдера в рамках розробленого ним бізнес-плану, повинен покривати аспекти стосовно рівнів та якості аеронавігаційного обслуговування з урахуванням очікуваної

пропускної спроможності/інтенсивності польотів повітряних суден, які підлягають обслуговуванню.

Законодавець окремо виділяє вимоги щодо управління безпекою. Згідно з цими вимогами, провайдер повинен управляти безпекою на всіх рівнях надання аеронавігаційного обслуговування через застосування відповідних інтерфейсів із відповідними суб'єктами, які можуть прямо впливати на безпеку при наданні відповідного виду обслуговування. Також провайдер повинен мати систему управління якістю, яка покриватиме всі види обслуговування, які він надає.

Застосовуються до провайдерів певні вимоги й щодо операційних керівництв. Провайдер повинен мати чинні керівництва для застосування операційним персоналом відносно тих видів обслуговування, які він надає. Щодо керівництв повинна бути впевненість у тому, що вони вміщують достатні інструкції й інформацію, які необхідні операційному персоналу для виконання своїх посадових обов'язків; персонал постійно та завчасно інформується про будь-які зміни в зазначених керівництвах тощо.

Інший характер мають вимоги щодо охорони й захисту. Провайдер повинен мати систему управління охороною і захистом з метою переконання в тому, що безпека його технічних засобів та персоналу достатня для попередження незаконного втручання при наданні відповідних видів обслуговування; методика, які вміщують оцінку ефектів порушень з метою визначення відповідних дій та процедур, спрямовані на попередження та зменшення ймовірності їх виникнення тощо.

Окремим видом вимог є вимоги щодо людських ресурсів. Провайдер аеронавігаційних послуг повинен мати відповідно підготовлений персонал для безпечного, ефективного й стабільного обслуговування. З цією метою провайдер повинен мати розроблену політику стосовно відбору, працевлаштування персоналу та підтримання його кваліфікації.

Законодавець передбачає вимоги щодо фінансів. У межах економічних та фінансових можливостей, провайдер повинен бути спроможним відповідати своїм фінансовим зобов'язанням, провайдер повинен мати відповідну бухгалтерську

систему обліку. Для фінансового аудиту, провайдер повинен продемонструвати, що він є об'єктом постійних та регулярних фінансових аудитів відповідно до чинного законодавства України.

Слід звернути увагу на окремого роду зобов'язання та питання страхування. Для виконання цих вимог провайдер повинен мати політику та процедури, спрямовані на страхування його зобов'язань, що передбачено відповідними нормативно-правовими актами. Так, політика та процедури, спрямовані на страхування зобов'язань провайдера, повинні бути зорієнтовані на потенціальні втрати чи пошкодження, урахувавши статус провайдера та рівень можливого комерційного страхування.

Іншими за своєю природою є вимоги щодо якості обслуговування. Провайдер повинен здійснювати обслуговування відповідно до принципу відкритості й прозорості. Провайдер повинен публікувати умови доступу до його видів обслуговування та мати формальний консультативний процес з користувачами на регулярній основі. Провайдер не повинен вести дискримінаційну політику стосовно відповідних користувачів чи суб'єктів, які стосуються до тих видів обслуговування, які надає провайдер.

Провайдер повинен надавати щорічний звіт стосовно своєї діяльності до ДАСУ не пізніше 25 березня кожного року, наступного за звітним. Встановлено вимоги до змісту щорічного звіту.

Окрім вищезазначеного, п.п. 3.2., 3.3., 3.4., 3.5. Правил № 42 затверджені специфічні вимоги щодо провайдерів аеронавігаційних послуг, виходячи з напряму аеронавігаційного обслуговування, яке здійснює провайдер. Зазначені положення регулюють: специфічні вимоги до забезпечення обслуговування повітряного руху; специфічні вимоги до забезпечення аеронавігаційною інформацією; специфічні вимоги до забезпечення зв'язку, навігації та спостереження; специфічні вимоги до метеорологічного обслуговування відповідно.

Варто зазначити, що аналіз чинних нормативно-правових актів дозволяє зробити висновок про те, що провайдерами аеронавігаційних послуг можуть бути також експлуатанти аеропортів та аеродромів. Нормативно-правовими актами не встановлено заборон для здійснення ними такої діяльності.

Згідно з п. 5 Авіаційних правил України «Вимоги до цивільних аеродромів України щодо забезпечення обслуговування повітряного руху» (далі – АПУ № 1480), затверджених наказом ДАСУ 22.09.2021 № 1480, обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України, що належать органам місцевого самоврядування та суб'єктам авіаційної діяльності, забезпечується експлуатантами цих аеродромів самостійно при наявності сертифіката провайдера аеронавігаційного обслуговування [105].

Разом з тим, п. 4 цих авіаційних правил зазначає, що обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України, що належать державним органам, організовується експлуатантами цих аеродромів шляхом укладання відповідної угоди з провайдером аеронавігаційного обслуговування державної форми власності.

Слід відзначити, що вимоги та особливості господарсько-правового статусу провайдерів аеронавігаційного обслуговування, залежно від напрямку аеронавігаційного обслуговування, наведені в інших підзаконних нормативно-правових актах.

Так, у п. 3 розділу I АПУ № 475 провайдер послуг обслуговування повітряного руху (далі – ОПР) визначається як сертифікований провайдер аеронавігаційного обслуговування, який надає послуги за всіма чи деякими видами ОПР. Згідно з п. 1 гл. 2 розділу II АПУ № 475 можуть створюватися спеціальні органи ОПР: районний диспетчерський центр; центр польотної інформації; диспетчерський орган підходу; аеродромна диспетчерська вишка; орган польотно-інформаційного обслуговування на аеродромі; пункт збору повідомлень щодо ОПР.

Слід зазначити, що АПУ № 475, АПУ № 1920, АПУ № 430/210, визначають органи ОПР, як органи диспетчерського ОПР, центри польотної інформації або пункти збору повідомлень щодо ОПР. На жаль, ні ПКУ, ні Авіаційні правила України не визначають правову природу відповідних «органів». Очевидним видається те, що, оскільки вони можуть формуватися в складі організаційної структури провайдерів ОПР, то вони не можуть мати статусу окремого суб'єкта господарювання.

Аналіз ПКУ, АПУ, інших актів законодавства також дозволяє робити висновки, що «органи ОПР», попри використання терміну «орган» не наділені будь-якими владними повноваженнями та не є органами державної влади або органами місцевого самоврядування. Тому видається обґрунтованим визначити ці «органи» як структурні підрозділи або відокремлені структурні підрозділи, які можуть утворюватися провайдерами ОПР, зокрема згідно зі ст. 95 ЦКУ.

Згідно з п. 3 гл. 2 розділу II АПУ № 475, конфігурацію робочих місць органів ОПР визначає провайдер послуг ОПР, виходячи з місцевих умов та операційних потреб у наданні обслуговування. На нашу думку, відносини щодо створення конкретних органів ОПР та визначення конфігурації їх робочих місць відповідають внутрішньогосподарським відносинам, а саме: відносинам суб'єкта господарювання з його структурними підрозділами.

З огляду на невизначеність, пов'язану з відсутністю визначення органів ОПР провайдерів послуг ОПР як його структурних підрозділів, вважаємо необхідним доповнити ст. 33 ПКУ ч. 6-1 такого змісту: «Органи обслуговування повітряного руху, утворені відповідними провайдерами аеронавігаційних послуг, функціонують як структурні або відокремлені структурні підрозділи таких провайдерів аеронавігаційного обслуговування. Діяльність органів обслуговування повітряного руху має здійснюватися у відповідності до законодавства України, цього кодексу, вимог Авіаційних правил України та інших нормативно-правових актів».

Окрім провайдерів ОПР, п. 3 розділу I АПУ № 475 передбачено окремий вид суб'єктів – провайдер послуг дизайну процедур польотів за приладами. Законодавча дефініція дозволяє визначити цього суб'єкта як суб'єкта авіаційної діяльності, що забезпечує дизайн, документування, перевірку, підтримку та періодичний перегляд процедур польотів за приладами, необхідних для безпеки, регулярності й ефективності аеронавігації. Згідно з п. 6 гл. 33 розділу II АПУ № 475, провайдери послуг дизайну процедур польотів за приладами повинні відповідати вимогам, встановленим уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Вимоги наведено в гл. 33 розділу II АПУ № 475 та конкретизуються в додатку 11 до АПУ № 700, які мають набрати чинності пізніше.

Окремою категорією суб'єктів авіаційної діяльності є суб'єкти, які здійснюють метеорологічне обслуговування. В АПУ № 166 «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації» йдеться про провайдерів метеорологічного обслуговування. Згідно з п. 6 гл. 1 розділу II АПУ № 166, провайдер метеорологічного обслуговування має здійснити розробку та впровадження системи управління якістю, яка включає правила, процеси та ресурси, необхідні для здійснення загального керівництва якістю метеорологічної інформації.

У розділі 3 АПУ № 166 врегульовуються відносини з функціонування метеорологічних органів. Відповідно до п. 1 розділу III АПУ № 166, до метеорологічних органів належать: аеродромні метеорологічні органи; авіаційні метеорологічні станції; органи метеорологічного стеження. Згідно з п. 4 розділу 1 АПУ № 166, метеорологічний орган визначається як орган, що здійснює метеорологічне обслуговування аеронавігації. Слід зауважити, що правовий статус зазначених «органів» є аналогічним щодо правового статусу органів ОПР. Тобто органи метеорологічного обслуговування також є структурними або структурними відокремленими підрозділами провайдерів метеорологічного обслуговування. З огляду на це, вважаємо доцільним доповнити частину ст. 35 ПКУ такою нормою: «Метеорологічні органи, утворені відповідними провайдерами аеронавігаційних послуг, функціонують як структурні або відокремлені структурні підрозділи таких провайдерів аеронавігаційного обслуговування. Діяльність органів обслуговування повітряного руху має здійснюватися у відповідності до законодавства України, цього кодексу, вимог авіаційних правил України та інших нормативно-правових актів».

Окремо слід зазначити те, що в провайдерів метеорологічного обслуговування може знаходитись на праві власності або в користуванні відповідне метеорологічне обладнання. Згідно з АПУ № 166, провайдером метеорологічного обслуговування здійснюються інспекції з метою оцінки технічного стану складових, розміщення метеорологічного аеродромного обладнання на відповідність нормативним документам, а також перевірки організації його експлуатації та виконання технічного обслуговування. Також у додатку 1 до АПУ № 166 визначено вимоги щодо метеорологічного аеродромного обладнання. Згідно з п. 3 ч. 1 ст. 35 ПКУ, ДАСУ

здійснює сертифікацію аеродромного метеорологічного обладнання. Процедура сертифікації метеорологічного аеродромного обладнання, призначеного для метеорологічного обслуговування польотів повітряних суден цивільної авіації на аеродромах, злітно-посадкових майданчиках, розташованих на території України встановлена в Правилах сертифікації метеорологічного аеродромного обладнання наказом ДАСУ від 24.05.2011 № 117 [106].

Окрему увагу слід приділити суб'єкту авіаційної діяльності, який здійснює обслуговування аеронавігаційною інформацією. Аналіз законодавства дає підстави зробити висновок про те, що єдиним суб'єктом, який може здійснювати таку діяльність, є державне підприємство «Украерорух» (далі – Украерорух). Водночас, відповідно до п. 1 гл. 2 розділу II АПУ № 582 повноважним і відповідальним органом в Україні з питань обслуговування аеронавігаційною інформацією є Служба аеронавігаційної інформації (далі – САІ), яка входить до складу Державного підприємства обслуговування повітряного руху України (Украерорух). Згідно з п. 3 гл. 2 розділу II АПУ № 582, САІ Украероруху надає послуги з обслуговування аеронавігаційними даними й аеронавігаційною інформацією.

Вищенаведені положення щодо суб'єктів, які здійснюють обслуговування аеронавігаційною інформацією, зумовлюють актуальність окремих питань з огляду на судову практику. Так, у п. 45 постанови Касаційного господарського суду від 26.05.2021 у справі № 911/2532/18 наведено висновок з питань застосування норм права, який зазначає таке: «САІ, яка входить до складу Украероруху, є єдиним повноважним і відповідальним органом з питань обслуговування аеронавігаційною інформацією в Україні й діє на основі повноважень, делегованих їй ДАСУ» [107].

Законодавець визначає САІ Украероруху як «орган», її правовий статус є аналогічним з органами ОПР та органами метеорологічного обслуговування. Відтак вважаємо, що САІ Украероруху є його структурним підрозділом.

Окремою категорією суб'єктів є суб'єкти авіаційної діяльності, які надають послуги зв'язку, навігації та спостереження, вимоги до таких суб'єктів встановлено в пп. 3.4 п. 3 Правил № 42. Наведені Правила містять спеціальні вимоги до забезпечення зв'язку, навігації та спостереження. Провайдер послуг зв'язку, навігації

та спостереження повинен мати відповідні технічні та операційні можливості та компетентність. Провайдер повинен гарантувати доступність, постійність, точність та цілісність обслуговування, яке він надає. Провайдер повинен підтвердити рівень якості обслуговування, яке він надає, та продемонструвати те, що обладнання, яке використовується при обслуговуванні, регулярно оцінюється, обслуговується тощо.

Окремо слід наголосити на тому, що, згідно з п. 5 наказу ДАСУ від 30.04.2021 р. № 700, Правила № 42 з часом втратять чинність. Натомість додаток 8 до АПУ 700 під назвою «Специфічні вимоги для провайдерів CNS (Part-CNS)» визначатиме вимоги до провайдерів послуг зв'язку, навігації та спостереження. Так, згідно з п. CNS.OR.100, провайдер має: а) забезпечувати доступність, безперервність, точність та цілісність типів (обсягів) послуг/функцій, які він надає; б) підтвердити, що послуги CNS надаються якісно, та продемонструвати, що його обладнання регулярно обслуговується. Відповідно до вимог, зазначених у п. CNS.TR.100, провайдер має бути спроможним продемонструвати, що його робочі методи та операційні процедури відповідають: а) нормативно-правовим актам, які встановлюють вимоги до організації експлуатації наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження; б) стандартам Додатку 10 ІКАО «Авіаційний електровз'язок». Також провайдер має бути спроможним надавати послуги зв'язку, навігації та спостереження відповідно до вимог структури повітряного простору.

Щодо суб'єктів авіаційної діяльності, які здійснюють наземне обслуговування та не є авіаперевізниками, згідно з п. 98 ч. 1 ст. 1 ПКУ можна визначити правову дефініцію «суб'єкти наземного обслуговування».

Суб'єктом наземного обслуговування є суб'єкт авіаційної діяльності, який надає послуги з наземного обслуговування. Згідно з ч. 2 ст. 77 ПКУ, суб'єкти наземного обслуговування можуть здійснювати діяльність на підставі двох документів: а) декларації; б) договору, укладеного з експлуатантом аеропорту (аеродрому). Вимоги до таких суб'єктів наведено в АПУ № 707 «Вимоги до надання послуг з наземного обслуговування та порядок визначення відповідності суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування на підставі декларації». Так, аналіз розділу III «Вимоги до суб'єктів наземного обслуговування», наведених АПУ,

дозволяють визначити такі групи вимог до суб'єктів наземного обслуговування: 1) загальні вимоги (наприклад, наявність відповідальних осіб, що відповідають за визначені напрями діяльності, якщо такі здійснюються: за управління безпекою польотів, за підготовку персоналу, за надання послуг з наземного обслуговування, за моніторинг роботи та ТО засобів перонної механізації, за обробку вантажів; розробка необхідних документів та процедур тощо); 2) вимоги до запровадження та супроводження системи управління; 3) вимоги до ведення та зберігання записів та документів; 4) вимоги щодо підготовки персоналу (працівників), який працює без супроводу на робочі й площі аеропорту; 5) вимоги до розробки й запровадження системи сповіщення про події; 6) вимоги до взаємодії з експлуатантом аеропорту (аеродрому); 7) вимоги до передачі частини своєї діяльності іншому суб'єкту; 8) вимоги до програмного забезпечення.

Згідно вищенаведених положень, суб'єкти наземного обслуговування можуть бути поділені на дві групи: суб'єкти авіаційної діяльності, які надають послуги наземного обслуговування, та інші суб'єкти наземного обслуговування. Так, відповідно до п. 2 розділу I АПУ № 707, до інших суб'єктів наземного обслуговування належать: а) користувач аеропорту (аеродрому), який самостійно здійснює послуги з наземного обслуговування без передачі такого права іншим суб'єктам авіаційної діяльності; б) експлуатант аеродрому (аеропорту). Щодо суб'єктів, визначених в п. а), то в межах АПУ № 707 їх позначають терміном суб'єкти самообслуговування.

Окремої уваги потребує питання про можливість експлуатантів аеродромів бути суб'єктами наземного обслуговування. Згідно з Авіаційними правилами України, «Правила сертифікації цивільних аеродромів України» (далі – АПУ № 536), затверджених наказом від 01.04.2021 № 536, експлуатант аеродрому (вертодрому) повинен здійснювати контроль за діяльністю суб'єктів наземного обслуговування в межах системи управління безпекою польотів на аеродромі (вертодромі). Згідно з розділом 1 розділу 3 АПУ № 536, експлуатант аеродрому (вертодрому) зобов'язаний забезпечувати контроль за діяльністю суб'єктів наземного обслуговування та суб'єктів, що надають послуги з управління на пероні (у разі наявності) [108]. Відповідно до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні

процедури для сертифікації аеродромів» (далі – АПУ № 849), затверджених наказом ДАСУ 06.11.2017 № 849, експлуатант аеродрому може провадити свою діяльність за умови проходження процедури сертифікації [109].

Таким чином вважаємо, що експлуатант аеродрому може бути суб'єктом наземного обслуговування. З огляду на те, що ст. 66 ПКУ, яка регулює особливості правового статусу експлуатантів аеродрому, не зазначає права експлуатантів на надання послуг наземного обслуговування, пропонуємо доповнити ст. 66 ПКУ частиною 5 такого змісту: «Експлуатант аеродрому може самостійно надавати послуги з наземного обслуговування відповідно до законодавства та Авіаційних правил України, а також на договірних умовах передавати право на наземне обслуговування в аеропорту іншим суб'єктам авіаційної діяльності, що відповідають вимогам Авіаційних правил України».

До суб'єктів авіаційної діяльності належать виробники авіаційної техніки. У ПКУ цей суб'єкт позначається терміном «виробник». Згідно з п. 28 ч. 1 ст. 1 ПКУ, виробником є юридична або фізична особа, що здійснює виробництво авіаційної техніки. У даному випадку слід наголосити на тому, що оскільки нами встановлено, що виробництво авіаційної техніки є господарською діяльністю, то термін «фізична особа» слід розуміти як відповідного суб'єкта господарювання – громадянина України, іноземця або особи без громадянства, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані відповідно до закону як підприємці.

Питання правового статусу виробників авіаційної техніки розкриті в АПУ № 529 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника». Зокрема, в АПУ встановлюються вимоги, яким суб'єкт авіаційної діяльності має відповідати, щоб отримати сертифікат схвалення організації виробника та здійснювати виробництво авіаційної техніки. Згідно з правилами, виробники авіаційної техніки позначаються терміном «організація виробника». Зазначимо, що згідно ПКУ та АПУ «організацією виробника» може бути юридична або фізична особа. Вважаємо, що ця норма повинна відповідати Закону України № 4196-ІХ і здійсненню цього виду діяльності вправі

займатися громадяни України, іноземці та особи без громадянства, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані відповідно до закону як підприємці.

В АПУ № 529 передбачено певні категорії вимог, що ставляться до виробника авіаційної техніки. Однією з вимог є вимоги до системи якості. Організація виробника повинна довести, що вона встановила та здатна підтримувати систему якості. Система якості повинна давати можливість організації забезпечити, щоб кожен виріб, компонент або обладнання, вироблені організацією чи її партнерами або поставлені субпідрядною організацією, відповідали застосовним проектним даним та знаходилися в стані, придатному для безпечної експлуатації. Також система якості повинна охоплювати таке: а) процедури контролю якості; б) незалежності функції забезпечення якості. Щодо пункту б), то, беручи до уваги Регламент № 748/2012, йдеться про забезпечення функції з незалежного забезпечення якості. Положення № 529 АПУ встановлюють, що виробник має додатково створити відповідну незалежну систему щодо забезпечення якості. Здійснювати таке забезпечення мають відповідні посадові особи, які підпорядковуються керівнику виробника.

Особливості щодо предмету діяльності дозволяють окремо виділити суб'єктів, які здійснюють розроблення авіаційної техніки. Згідно з п. 88 ч. 1 ст. 1 ПКУ, таким суб'єктом є розробник – юридична особа, що здійснює розроблення авіаційної техніки або змін до неї. У свою чергу, АПУ № 529 визначають такого суб'єкта як «організацію розробника». Загалом вимоги до розробника щодо отримання сертифікату схвалення організації розробника регулюються гл. J розділом I розділу А АПУ № 529. Так, згідно з п. 21.A.233. наведених правил, встановлюється, що розробником може бути також і фізична особа. На нашу думку, це суперечить нормам ПКУ та запропонованому нами підходу до визначення суб'єктів авіаційної діяльності через категорію суб'єкти господарювання. Відтак пропонуємо п. 21.A.233 АПУ № 529 викласти в такій редакції:

«Будь-який суб'єкт господарювання може бути заявником на отримання схвалення відповідно до цієї глави:

а) згідно з параграфами 21.A.14, 21.A.112В, 21.A.432В або 21.A.602В;

б) для схвалення другорядних змін або проєктів незначних ремонтів, якщо робиться запит на отримання повноважень відповідно до параграфу 21.А.263.».

Слід зазначити, що в рамках Угоди про спільний авіапростір, таким суб'єктам авіаційної діяльності як розробники та виробники авіаційної техніки відведена важлива роль. Співробітництво у виробництві авіаційної техніки та її розробці є техніки із ключових питань, що знайшло закріплення в ст. 12 Угоди про спільний авіапростір. Зокрема, це стосується: а) розвитку ділових зв'язків між виробниками авіаційної техніки; б) просування спільних проєктів; в) стимулювання інвестицій у цей напрям; г) технічне співробітництво для дотримання стандартів ЄС.

Окремою категорією суб'єктів авіаційної діяльності є суб'єкти, що здійснюють технічне обслуговування авіаційної техніки. Вимоги до таких суб'єктів передбачені в підчастині F розділу А додатку 1 АПУ № 286 «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань». Згідно з наведеними правилами, використовується поняття «організація технічного обслуговування». Окремо слід зазначити те, що, у відповідності до пп. а) п. М.А.603. додатку 1 АПУ № 286, організація з технічного обслуговування не має права вести діяльність з технічного обслуговування, доки не отримає схвалення компетентного органу. Для отримання відповідного схвалення (сертифікату), суб'єкт авіаційної діяльності має відповідати вимогам, встановленим у підчастині F додатку 1 цих АПУ. Організація з технічного обслуговування повинна мати керівництво, яке схвалене ДАСУ. АПУ № 286 встановлюють вимоги щодо господарсько-правового режиму майна організацій з технічного обслуговування, зокрема щодо основних фондів. Так, організація з технічного обслуговування має забезпечити:

а) наявність виробничих приміщень та площ для усіх запланованих видів робіт, спеціалізовані майстерні та зони, належним чином відокремлені для забезпечення захисту від забруднення та впливу навколишнього середовища;

б) наявність відповідних офісних приміщень для організації всієї запланованої роботи, включаючи, зокрема, ведення записів із технічного обслуговування;

в) наявність складських приміщень з обмеженим доступом для зберігання компонентів, обладнання, інструментів та матеріалів, які б відповідали встановленим умовам.

В АПУ передбачено окремі вимоги щодо обладнання, яке використовується організацією з технічного обслуговування. Також, наявні вимоги й щодо персоналу, зокрема: керівників; персоналу, що забезпечує відповідність; виконавців звичайних робіт; виконавців спеціалізованих робіт; персоналу, який засвідчує технічне обслуговування.

Звернемося до суб'єктів авіаційної діяльності, які здійснюють управління підтриманням льотної придатності. ПКУ фактично ніяк не врегульовує зазначену діяльність. Згідно ч. 3 ст. 42 ПКУ система підтримання льотної придатності повітряних суден встановлюється авіаційними правилами України. На цей час система льотної придатності регулюється АПУ № 286, зокрема – підчастиною G розділу А додатку 1 до АПУ № 286. Однак навіть у правилах не визначено основні ознаки такого суб'єкта, лише термін, яким він позначається: організація з управління підтриманням льотної придатності.

Керуючись вищенаведеним, доцільним видається доповнити законодавство новими положеннями щодо відповідного суб'єкта авіаційної діяльності. На нашу думку, ч. 1 ст. 1 ПКУ необхідно доповнити новим пунктом такого змісту: «організація з управління підтриманням льотної придатності – суб'єкт авіаційної діяльності, який здійснює управління щодо діяльності з підтриманням льотної придатності відповідно до Авіаційних правил України та вимог законодавства».

В АПУ № 286 встановлені певні вимоги щодо правового статусу цього суб'єкта. Організація з управління підтриманням льотної придатності повинна мати керівництво, яке схвалене ДАСУ. Слід звернути увагу на вимоги щодо господарсько-правового режиму майна відповідних організацій. Організація з управлінням льотною придатністю має забезпечити комфортні офісні приміщення з відповідним розташуванням для персоналу. Також організація повинна відповідати вимогам щодо персоналу, зокрема: керівників; персоналу, що забезпечує відповідність; виконавців очікуваної роботи; персоналу щодо перегляду льотної придатності.

Іншим видом суб'єктів авіаційної діяльності є суб'єкти, що забезпечують надання агентських послуг з продажу повітряних перевезень. ПКУ визначає цих суб'єктів як «суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень» (далі – агентство). Згідно з ч. 8 ст. 98 ПКУ, таким суб'єктом є юридична особа, яка здійснює цю діяльність за дорученням авіаперевізника або генерального агента на підставі договору.

Згідно з ч. 2 ст. 117 ПКУ, обов'язкове авіаційне страхування здійснюють страховики резиденти, які отримали в установленому порядку ліцензію. На думку Н.Б. Пацурії, поняття «страховик» є узагальнювальним для таких видів учасників страхових відносин: 1) страхових компаній (організацій); 2) філій страховиків – нерезидентів; 3) товариств взаємного страхування [51, с. 68]. З огляду на наведене регулювання в ПКУ, суб'єкт, який здійснює авіаційне страхування, може бути страховою компанією або товариством взаємного страхування.

З огляду на сформульований нами в попередньому підрозділі цієї роботи висновок про те, що авіаційне страхування є господарсько діяльністю, різновидом страхової діяльності, вважаємо, що суб'єкт господарювання, предметом діяльності якого є авіаційне страхування, є суб'єктом страхової діяльності і, відповідно, страховиком за договором страхування. Разом із тим, слід враховувати те, що авіаційне страхування є передумовою здійснення певних видів авіаційної діяльності, безпосередньо суб'єкти авіаційної діяльності можуть бути страхувальниками, тобто стороною договору страхування й водночас споживачами послуг, які надає страховик. З огляду на те, що згідно зі ст. 117 ПКУ суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані укладати договори страхування ризиків цивільної авіації за певними класами страхування, вважаємо, що господарська компетенція суб'єктів авіаційної діяльності має певні особливості. Однією з таких є передбачений законодавством обов'язок щодо авіаційного страхування. З огляду на вищенаведене, вважаємо, що суб'єкти авіаційної діяльності не є суб'єктами страхової діяльності.

Згідно ч. 3 ст. 108 ПКУ законодавець окремо виділяє суб'єкти авіаційної діяльності, які здійснюють авіаційні роботи. Зокрема, передбачено, що суб'єкт господарювання повинен мати чинний сертифікат експлуатанта або інший документ,

що підтверджує необхідну кваліфікацію провадити авіаційну діяльність відповідно до Авіаційних правил України. З аналізу цього положення та інших норм законодавства, можна зробити висновок про те, що для здійснення авіаційних робіт суб'єкту авіаційної діяльності необхідно мати сертифікат експлуатанта. Отже, суб'єкти здійснення авіаційних робіт є експлуатантами ПС, комерційними експлуатантами.

Разом із тим, авіаційні роботи не належать до діяльності, яка охоплюється поняттям комерційної експлуатації повітряного транспорту. Вони відповідають спеціалізованій експлуатації. АПУ № 682 визначають правову дефініцію цього поняття як усі види експлуатації, крім комерційної експлуатації повітряного транспорту, під час яких повітряне судно використовується для спеціалізованих видів діяльності (сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама). Натомість вимоги щодо згаданого виду експлуатації містяться в додатку VIII до АПУ № 682 «Спеціалізована експлуатація Частина-SPO».

Аналізуючи вищенаведене, варто звернути увагу на п. 6 розділу III АПУ № 682, де зазначається, що комерційна спеціалізована експлуатація ПС повинна здійснюватися експлуатантами лише відповідно до вимог додатків III та VIII до цих АПУ. Таким чином, вважаємо, що авіаційні роботи є видом авіаційної діяльності, окремим різновидом комерційної спеціалізованої експлуатації ПС. Суб'єкти, які здійснюють авіаційні роботи, повинні відповідати іншим галузевим вимогам. Особливістю виконання авіаційних робіт є те, що вони можуть виконуватися суб'єктами, які є експлуатантами-резидентами, а також іноземними експлуатантами.

Отже, суб'єкти, що виконують авіаційні роботи – це суб'єкти господарювання, які відповідно до своєї господарської компетенції та на підставі відповідного дозвільного документа здійснюють окремий вид авіаційної діяльності, який передбачає виконання польотів повітряних суден для забезпечення спеціалізованих видів обслуговування.

Правове становище суб'єктів, які здійснюють авіаційні роботи, характеризують такі основні положення:

- суб'єкти, які здійснюють авіаційні роботи, є суб'єктами господарювання, окремим видом суб'єктів авіаційної діяльності;
- суб'єкти, які здійснюють авіаційні роботи, мають статус експлуатанта ПС;
- до числа суб'єктів, які здійснюють авіаційні роботи, можуть бути віднесені не лише суб'єкти господарювання, зареєстровані за законодавством України, а також іноземні експлуатанти, за умови, що вони виконують авіаційні роботи на території України;
- суб'єкти, які здійснюють авіаційні роботи, повинні мати відповідний дозвільний документ, що є передумовою для виконання авіаційних робіт – чинний сертифікат експлуатанта або інший документ, що підтверджує необхідну кваліфікацію провадити авіаційну діяльність відповідно до АПУ.

Таким чином, суб'єкти авіаційної діяльності – це суб'єкти господарювання, які можуть мати особливості правового становища з огляду на той вид авіаційної діяльності, який вони впроваджують. Вважаємо, що суб'єктами авіаційної діяльності є суб'єкти господарювання:

- 1) авіаційні перевізники;
- 2) суб'єкти авіаційної діяльності, які здійснюють авіаційні роботи;
- 3) провайдери послуг обслуговування повітряного руху;
- 4) провайдери послуг зв'язку, навігації та спостереження;
- 5) провайдери метеорологічного обслуговування;
- 6) провайдери аеронавігаційної інформації;
- 7) провайдери послуг дизайну процедур польотів;
- 8) суб'єкти наземного обслуговування;
- 9) виробник (організація виробника);
- 10) розробник (організація розробника)
- 11) організація технічного обслуговування;
- 12) організація з управління льотною придатністю;
- 13) суб'єкти, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень;
- 14) експлуатант аеродрому (аеропорту).

### **1.5. Ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності**

Ліцензування й сертифікація авіаційної діяльності є засобами державного регулювання. Ліцензування та сертифікацію здійснюють суб'єкти, які не є суб'єктами господарювання, але є учасниками господарських відносин. З огляду на це, мова йде про суб'єктів, які здійснюють управління та контроль у сфері цивільної авіації. Такими суб'єктами є суб'єкти організаційно-господарських повноважень.

У юридичній літературі прийнято відносити до суб'єктів організаційно-господарських повноважень органи державної влади, які здійснюють владні повноваження щодо управління та контролю [28, с. 85-86; 51, с. 27].

З огляду на те, що авіаційна діяльність є господарською діяльністю та за предметною ознакою є різновидом транспортної діяльності, заслуговують на підтримку напрацьовані науковцями підходи щодо визначення особливостей державного регулювання транспортної діяльності. Зокрема можна погодитися з поділом суб'єктів організаційно-господарських повноважень, що здійснюють управління й контроль на транспорті, на органи загальної, галузевої і спеціальної (функціональної) компетенції [51, с. 27; 28, с. 85-86]. Слушною також є думка про рівні державного регулювання транспортної діяльності: перший рівень – загально-організаційний (загальний), другий та третій рівні – загальногалузевий та спеціально-галузевий відповідно [28, с. 95-96].

Видається справедливим твердження, що для всіх видів авіаційної діяльності, органами державного регулювання першого рівня, тобто загально-організаційного рівня державного регулювання, є ВРУ, КМУ та Президент України. На другому, галузевому рівні, суб'єкти організаційно-господарських повноважень різняться залежно від галузей економіки.

На думку Клепікової О.В., повітряний транспорт є підсистемою транспортної системи та, відповідно, має відношення до галузі транспорту. Виходячи з цього, вчена окрему роль відводить центру системи та визначає у взаємодії із центром суб'єктів, що здійснюють організаційно-господарські повноваження на підсистемному рівні. Тобто, суб'єкт організаційно-господарських повноважень, який здійснює державне

регулювання підсистеми повітряного транспорту – це суб'єкт третього рівня державного регулювання. Слід зауважити, що з огляду на зміни, які відбулися у структурі органів державної влади, роль центру транспортної системи відведена Міністерству розвитку громад та територій України (далі – Мінрозвитку) згідно з «Положенням про Міністерство розвитку громад та територій України», яке затверджено КМУ від 30 червня 2015 р. № 460 [110]. Відтак, Мінрозвитку є органом загально-галузевого регулювання, що наділений загально-галузевими повноваженнями, які адресовані всім видам транспорту.

З огляду на вищенаведене, правовий статус Мінрозвитку характеризують такі основні положення: 1) можна говорити про ознаку галузевої компетенції, оскільки завдання та компетенція міністерства не носять виключно галузевий характер. Відтак, Мінрозвитку не можна вважати профільним галузевим міністерством, оскільки його повноваження поширюються не лише на галузь транспорту; 2) повноваження, які стосуються галузі транспорту, мають універсальний характер, оскільки законодавець не виокремлює повноваження, які поширюються на той чи інший вид транспорту. Повноваження адресовані всім видам транспорту, а не лише сфері цивільної авіації, тобто можна говорити про повноваження без урахування критерію поділу за видами транспорту.

Спеціально-галузевими господарськими повноваженнями наділена Державна авіаційна служба України (далі – ДАСУ) [28, с. 104-108]. ДАСУ є суб'єктом організаційно-господарських повноважень та забезпечує державне регулювання підсистеми повітряного транспорту. На відміну від Мінрозвитку, повноваження якого мають універсальний характер та поширюються на всі види транспорту, повноваження ДАСУ поширюються лише на повітряний транспорт. З огляду на те, що результати роботи повітряного транспорту пов'язані зі здійсненням різних видів авіаційної діяльності, вважаємо, що ДАСУ є спеціальним галузевим органом, що забезпечує державне регулювання авіаційної діяльності. Повноваження ДАСУ поширюються на всі види авіаційної діяльності.

Згідно Положення, ДАСУ є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-

прем'єр-міністра з відновлення України – Міністра розвитку громад та територій (далі – Міністр), який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Зокрема, ДАСУ, відповідно до покладених на неї завдань:

- здійснює сертифікацію, схвалення та реєстрацію об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та ліцензування їх діяльності;
- погоджує/затверджує технічні вимоги щодо розроблення авіаційної наземної техніки, аеродромного обладнання, наземних засобів зв'язку, навігації тощо;
- здійснює нагляд за безпекою польотів повітряних суден, придатністю до експлуатації аеродромів, наземних засобів зв'язку, навігації, тощо, а також забезпечує державне регулювання, здійснює контроль та проводить перевірку ефективності системи авіаційної безпеки;
- проводить сертифікацію навчальних закладів та інструкторів з підготовки спеціалістів цивільної авіації;
- проводить сертифікацію технічних засобів захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання;
- розробляє, затверджує та впроваджує технічні нормативні документи й стандарти в галузі цивільної авіації;
- здійснює ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезень пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів повітряним транспортом;
- здійснює реєстрацію й виключення з реєстру цивільних повітряних суден та аеродромів України;
- надає дозволи на виліт цивільних повітряних суден з аеродромів України, приліт повітряних суден до аеродромів України або на проліт територією України та погоджує дозволи на виконання польотів за Договором з відкритого неба;
- видає дозвіл на виліт повітряного судна для перевезення товарів військового призначення та подвійного використання;

- визначає вимоги щодо надання аеронавігаційного обслуговування та перелік послуг, що надаються суб'єктами аеронавігаційного обслуговування на всіх етапах польоту повітряних суден;
- встановлює порядок обслуговування аеронавігаційною інформацією та визначає порядок публікації об'єднаного пакета аеронавігаційної інформації;
- розробляє і встановлює вимоги щодо метеорологічного обслуговування цивільної авіації;
- здійснює відповідні дії щодо визнання сертифіката або аналогічного документа, виданого авіаційним органом влади іноземної держави чи компетентною організацією;
- здійснює сертифікацію експертних центрів у сфері авіаційної діяльності;
- надає повноваження медичним центрам на проведення медичної сертифікації авіаційного персоналу, обмежує або забороняє проведення медичної сертифікації;
- здійснює інші повноваження у сфері цивільної авіації [111].

Враховуючи надважливе значення для розвитку цивільної авіації України Угоди про спільний авіаційний простір, спеціальна галузева компетенція ДАСУ має бути доповнена повноваженнями щодо надання прав на здійснення міжнародних повітряних перевезень авіаперевізниками іншої держави ЄС. Зазначимо, що ст. 16 Угоди про спільний авіапростір передбачено, що з метою здійснення міжнародних повітряних перевезень авіаперевізниками іншої Сторони кожна Сторона надає іншій Стороні такі права: (1) право прольоту над її територією без посадки; (2) право здійснювати зупинки на її території з будь-якою метою, окрім прийняття на борт або зняття з нього пасажирів, багажу, вантажу та/або пошти під час здійснення повітряних перевезень (з некомерційними цілями); (3) право здійснювати зупинки на її території під час експлуатації договірних ліній за встановленим маршрутом з метою прийняття на борт та зняття з нього міжнародного завантаження - пасажирів, вантажу та/або пошти, що перевозяться окремо або комбіновано; (4) інші права, передбачені цією Угодою. Таким чином, пропонуємо п. 3 «Положення про Державну авіаційну службу України», затвердженого Постановою КМУ від 08.10.2014 р. № 520 доповнити п.п. 24-1 такого змісту: «визначає порядок надання прав на здійснення

міжнародних повітряних перевезень авіаперевізникам інших держав ЄС згідно з Угодою між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір».

Господарське право регулює відносини щодо державного регулювання економіки, яке здійснюється органами державної влади та органами місцевого самоврядування в певних правових формах і за допомогою певних методів [112, с. 26]. На думку Щербини В.С. державне регулювання господарської діяльності – це здійснення державою в особі її компетентних органів комплексу економіко-правових, організаційно-правових (управлінських) та юридичних (правових) заходів щодо упорядкування діяльності господарських організацій та фізичних осіб-підприємців з метою реалізації економічної політики, виконання цільових економічних та інших програм та програм економічного й соціального розвитку шляхом застосування різноманітних засобів і механізмів такого регулювання [112, с. 26]. Державне регулювання господарської діяльності здійснюється органами загальної та спеціальної компетенції. Останні поділяються на органи спеціальної галузевої та спеціальної функціональної компетенції [102, с. 208].

Однак не всі вчені дотримуються наведеного підходу. Так, у своїй праці, Віхров О. виступив проти визначення органів державної влади та місцевого самоврядування суб'єктами організаційно-господарських повноважень [113, с. 70].

Відносини з ліцензування, надання дозволів та сертифікації авіаційної діяльності є організаційно-господарськими відносинами.

У теорії господарського права ліцензування та сертифікація господарської діяльності визначені як основні засоби державного регулювання господарської діяльності. Зокрема ліцензування є засобом державного регулювання провадження видів господарської діяльності, спрямованим на забезпечення безпеки та захисту економічних і соціальних інтересів держави, суспільства, прав та законних інтересів, життя і здоров'я людини, екологічної безпеки та охорони [53, с. 49].

Щодо сертифікації, то в юридичній літературі зазначається, що вона виступає елементом технічного регулювання і є засобом державного регулювання господарської діяльності [53, с. 53-54; 111, с. 13]. На думку І.М. Ямкової, сертифікація

є не лише засобом державного регулювання, а й складовою національної системи технічного регулювання [114, с. 119]. Під терміном «технічне регулювання» мають на увазі певну групу засобів державного регулювання, а саме: стандартизацію та сертифікацію [115, с. 86].

На нашу думку, ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності є галузевими різновидами засобів державного регулювання господарської діяльності, які застосовуються до певного, визначеного та вичерпного переліку видів господарської діяльності, які охоплюються поняттям авіаційна діяльність. Відносини, що виникають у зв'язку із ліцензуванням та сертифікацією авіаційної діяльності за своєю правовою природою є організаційно-господарськими відносинами.

З огляду на те, що поняття авіаційної діяльності пов'язане із системним поняттям транспортної діяльності, слушною є думка Клепікової О.В. про те, що ліцензування й сертифікація є різновидами транспортних дозвільних процедур. Окремо слід наголосити на ознаки транспортних дозвільних процедур: нормативність, імперативний характер, галузева спрямованість, суб'єктний склад, процедурність, документарний результат [28, с. 261]. Дозвільні транспортні процедури прийнято визначати як засоби державного регулювання, що застосовуються з метою забезпечення галузевого функціонування транспортної системи, що мають імперативний характер і, відповідно до їх правової природи, становлять умову здійснення певних видів транспортної діяльності у випадках, передбачених законодавством [103, с. 354].

На нашу думку, ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності можуть бути визначені різновидами дозвільних транспортних процедур з урахуванням того, що вони мають певні особливості. По-перше, слід зазначити, що ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності є засобами державного регулювання, що застосовуються з метою забезпечення функціонування підсистеми повітряного транспорту, тобто мають окрему цілеспрямованість. По-друге, слід наголосити на тому, що ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності мають взаємовиключний характер, який унеможливорює застосування цих процедур на інших видах транспорту та зумовлює окреме правове регулювання. По-третє, ліцензування та сертифікація

авіаційної діяльності є умовою здійснення лише визначених законодавством видів авіаційної діяльності, а не в цілому всіх видів транспортної діяльності.

Таким чином вважаємо, що ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності є засобами державного регулювання авіаційної діяльності, що мають імперативний характер, є видом дозвільних транспортних процедур, що застосовуються на повітряному транспорті.

Звернемося до особливостей ліцензування авіаційної діяльності. Аналіз чинного законодавства дозволяє зробити висновок про те, що ліцензуванню підлягають такі види авіаційної діяльності: повітряні перевезення та авіаційне страхування (страхування ризиків цивільної авіації).

Згідно з п. 24 ч. 1 ст. 7 ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності» та ч. 1 та ч. 2 ст. 92 ПКУ, підлягає ліцензуванню діяльність з перевезення пасажирів, багажу та небезпечних вантажів. Щодо правової природи ліцензії, яку отримує суб'єкт авіаційної діяльності для здійснення окремих видів повітряних перевезень, то така ліцензія відноситься до числа дозвільних документів у сфері цивільної авіації.

На нашу думку, є всі підстави вважати ліцензування окремих видів повітряних перевезень засобом державного регулювання господарської діяльності, що являє собою різновид дозвільних процедур, спрямованих на забезпечення функціонування повітряного транспорту та який є умовою для здійснення окремих видів повітряних перевезень. Особливо слід наголосити на тому, що не всі повітряні перевезення здійснюються за умови одержання ліцензії, а лише окремі види: перевезення пасажирів, багажу та небезпечних вантажів.

На нашу думку, ліцензування повітряних перевезень як різновид транспортної дозвільної процедури найбільш характеризує такі ознаки: імперативно-правовий характер, спеціальна галузева спрямованість, суб'єктний склад.

Імперативно-правовий характер ліцензування авіаційної діяльності дозволяє звернути увагу на те, що ліцензування для здійснення певних видів авіаційної діяльності є обов'язковим. Види діяльності, які потребують ліцензування, порядок ліцензування й власне сама процедура ліцензування регулюються спеціальними нормативними актами господарського законодавства.

Слід зазначити, що ознака спеціальної галузевої спрямованості характеризує ліцензування авіаційної діяльності як певний вид дозвільної транспортної процедури. По-перше, ліцензування повітряних перевезень є умовою здійснення лише окремих видів повітряних перевезень. По-друге, ліцензування повітряних перевезень забезпечує функціонування окремого виду транспорту – повітряного транспорту.

Відповідно до суб'єктної ознаки визначається склад учасників відносин, що виникають у зв'язку із ліцензуванням, а саме: орган ліцензування та суб'єкт авіаційної діяльності, якому видається ліцензія. Отже, оскільки йдеться про ліцензування перевезень, то ліцензіатом виступає окремий вид суб'єктів авіаційної діяльності – авіаперевізник.

У юридичній літературі наведено висновок про спеціальний порядок ліцензування. Спеціальний порядок ліцензування характеризується тим, що він здійснюється у відповідності до спеціальних законів та на який не поширюється дія Закону про ліцензування [116, с. 65; 116, с. 106]. У свою чергу, положення ліцензійного законодавства не дозволяють стверджувати те тому, що при ліцензуванні повітряних перевезень діє саме спеціальний порядок ліцензування. Види ліцензування, які здійснюються за спеціальним порядком, передбачені ч. 2 ст. 2 ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності» [117, с. 108]. На думку Авер'янової Є.В., ліцензування повітряних перевезень слід віднести до загального порядку [117, с. 108].

Правове регулювання ліцензування повітряних перевезень здійснюється згідно з ПКУ, ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності» та Ліцензійними умовами № 134 «Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом».

Так, згідно з ч. 1 ст. 92 ПКУ, авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів за плату та/або за наймом повинен мати ліцензію. Відповідно до ч. 2 ст. 92 ПКУ, перевезення пасажирів, небезпечного вантажу, небезпечних відходів за плату та/або за наймом без ліцензії забороняється.

Суб'єктом організаційно-господарських повноважень, який наділений повноваженнями з ліцензування є ДАСУ. Правові підстави передбачені п. 22 Переліку органів ліцензування, затверджених Постановою КМУ від 5 серпня 2015 р. № 609 (далі – Перелік органів ліцензування), який був прийнятий відповідно до абз. 4 п. 1 ч. 1 ст. 3 ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності» [118].

Згідно з п. 9 Ліцензійних умов № 134, суб'єкт господарювання, який провадить відповідну авіаційну діяльність, повинен відповідати таким вимогам:

1) мати чинний сертифікат експлуатанта та мати у своєму розпорядженні хоча б одне повітряне судно на праві власності або за лізингом (крім лізингу з екіпажем);

2) основною діяльністю суб'єкта господарювання має бути здійснення повітряних перевезень окремо чи в поєднанні з будь-якою іншою комерційною експлуатацією повітряного судна та технічним обслуговуванням повітряних суден;

3) види польотів (пасажирські, вантажні), місце провадження діяльності (райони польотів: у межах України та/або міжнародні польоти) та матеріально-технічна база (засоби провадження - повітряні судна), зазначені в експлуатаційних специфікаціях, які є невід'ємною частиною сертифіката експлуатанта, повинні відповідати заявленому виду господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом;

4) більш як 50 відсотками статутного капіталу (паketу акцій) суб'єкта господарювання мають володіти Україна, юридичні особи України та/або фізичні особи – резиденти України, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України;

5) авіаційний персонал суб'єкта господарювання повинен відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров'я та мати належним чином оформлені свідоцтва згідно з авіаційними правилами України;

6) суб'єкт господарювання повинен оформлювати трудові відносини з найманими працівниками шляхом укладення трудових договорів відповідно до Кодексу законів про працю України.

Іншим видом авіаційної діяльності, яка підлягає ліцензуванню, є страхування авіаційної діяльності (страхування ризиків цивільної авіації).

Регулювання цього виду ліцензування є спеціальною процедурою, яка не регламентується загальним законом щодо ліцензування, тобто ліцензування страхування ризиків цивільної авіації відноситься до процедур зі спеціальним порядком ліцензування. Згідно з ч. 3 ст. 2 ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності», дія цього закону не поширюється на діяльність з надання фінансових послуг, ліцензування яких здійснює НБУ відповідно до закону.

Слід зазначити, що, на відміну від ліцензування повітряних перевезень, ліцензування страхування ризиків цивільної авіації не є транспортною дозвільною процедурою. Зв'язок ліцензійної процедури з повітряним транспортом, зумовлений наявністю окремого обов'язку в суб'єктів авіаційної діяльності з огляду на те, що авіаційне страхування є різновидом страхової діяльності.

Таким чином, вважаємо що ліцензування страхування ризиків цивільної авіації не є транспортною дозвільною процедурою, має розглядатися в площині страхового права. Згідно з п. 1 ч. 1 ст. 4 Закону України «Про фінансові послуги та фінансові компанії», страхування є різновидом фінансових послуг.

Як вже зазначалось раніше, суб'єктом організаційно-господарських повноважень, який здійснює спеціально-господарські повноваження щодо видачі ліцензій для здійснення страхування авіаційної діяльності є НБУ. У ч. 1 ст. 117 ПКУ зазначається, що суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані укладати договори страхування ризиків цивільної авіації за класами страхування 1, 5, 11 та/або 13, визначеними ст. 4 ЗУ «Про страхування».

Таким чином, ліцензування діяльності зі страхування ризиків цивільної авіації має здійснюватися у відповідності до п. 2 ч. 3 ст. 11 ЗУ «Про страхування», з метою здійснення прямого страхування за кожним класом, необхідно отримати окрему ліцензію на кожний клас окремо.

На нашу думку, з огляду на те, що в Україні активно здійснюються євроінтеграційні процеси, актуальним є питання апроксимації законодавства України щодо ліцензування до законодавства ЄС. Угода про асоціацію з ЄС передбачає, що з метою забезпечення скоординованого розвитку перевезень між Сторонами, що відповідає їхнім комерційним потребам, умови взаємного доступу до ринку та

надання послуг з перевезень повітряним транспортом можуть бути визначені окремими угодами [119]. Відтак, Угодою про спільний авіаційний простір запроваджується інститут «фактичного нормативного контролю». Це означає, що компетентний орган Сторони, відповідальний за видачу ліцензії, який видав авіаперевізнику ліцензію чи дозвіл на здійснення авіаперевезень: (а) постійно перевіряє, що застосовні критерії для здійснення міжнародних повітряних сполучень, на підставі яких видаються ліцензія чи дозвіл на здійснення авіаперевезень, дотримані цим авіаперевізником згідно з відповідним національним законодавством та правилами; (б) підтримує належний нагляд за безпекою польотів та авіаційною безпекою щонайменше відповідно до стандартів ІКАО. Зазначимо, що згідно з Угодою про спільний авіапростір поняття «ліцензії на здійснення авіаперевезень» наближено до змістовного значення категорії «дозвіл» та означає: (а) у випадку Європейського Союзу та його держав-членів – дозвіл, виданий компанії чи підприємству компетентним органом, відповідальним за видачу ліцензії, що дозволяє здійснювати повітряні перевезення згідно з відповідним законодавством ЄС; (б) у випадку України – ліцензія для перевезень пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом, що видається згідно з відповідним законодавством України.

Перехід України до ефективного впровадження всіх положень і умов, що впливають із цієї Угоди, здійснюється через два перехідні періоди. Такий перехід підлягає оцінюванню та стандартизаційним перевіркам, які проводяться Європейською Комісією та Європейською агенцією авіаційної безпеки (англ. European Aviation Safety Agency) (далі – EASA), а також рішенням Спільного комітету, як це передбачено ст. 33 Угоди про спільний авіапростір. Протягом першого перехідного періоду: (1) авіаперевізники Європейського Союзу та авіаперевізники, які отримали ліцензію України, мають право користуватися необмеженими комерційними правами між будь-яким пунктом у Європейському Союзі і будь-яким пунктом в Україні; (2) залежно від результатів оцінювання щодо імплементації Україною відповідних вимог і стандартів Європейського Союзу та на підставі інформації Спільного комітету Україна залучається як спостерігач до роботи Комітету, створеного відповідно до положень Регламенту (ЄЕС) № 95/93 про спільні

правила виділення слотів в аеропортах Співтовариства. Умови для переходу до другого перехідного періоду передбачають для України: (1) інкорпорування в національне законодавство та імплементацію застосовних вимог та стандартів, що передбачені переліком значної кількості Регламентів ЄС, які наведено в одному з додатків до Угоди про спільний авіапростір; (2) застосування правил ліцензування авіаперевізників, переважно еквівалентних тим, що зазначені в Главі II Регламенту (ЄС) № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про спільні правила здійснення авіаперевезень в Європейському Союзі; (3) щодо авіаційної безпеки – впровадження Частини II Документа 30 ЄКЦА в його останній застосовній редакції. Окремі питання інкорпорування в національне законодавство правил щодо ліцензування, будуть висвітлені в наступному розділі цієї дисертації.

Також варто звернути увагу на те, що з огляду на положення п.п. і) п. а) ч. 1 ст. 17 Угоди про спільний авіапростір, наявність ліцензії на здійснення авіаперевезень можна розглядати як передумову для подальшого одержання дозволів на виконання польотів від компетентних органів країн ЄС.

Окрім ліцензування авіаційної діяльності, окремим засобом державного регулювання авіаційної діяльності є сертифікація авіаційної діяльності.

Згідно з ч. 1 ст. 1 Закону України «Про технічний регламент та оцінку відповідності», сертифікація являє собою підтвердження відповідності третьою стороною, яке стосується продукції, процесів, послуг, систем або персоналу.

У юридичній літературі наведено думку про те, що інститут сертифікації стосується адміністративного права [120, с. 153]. Зазначимо, що такий підхід є доволі спірним, адже деякі відносини сертифікації характерні також господарському праву, оскільки виконують роль засобів державного регулювання господарської діяльності, врегульовані нормами господарського права. До засобів державного регулювання господарської діяльності, сертифікацію відносять Щербина В.С., Ямкова В.І., Швердіна О.В [114, с. 119; 121, с. 12; 122, с. 150]. Окремо на господарсько-правовому характері сертифікації наголошує Клепікова О.В., вона вважає, що сертифікація у сфері транспорту є одним із засобів спеціального галузевого державного регулювання транспортної діяльності [28, с. 280].

Інший науковий підхід використовує Добровольська В.В., вона вважає, що сертифікація – це діяльність, яка проводиться для підтвердження за допомогою сертифіката відповідності або знака відповідності, що виріб чи послуга відповідає певним стандартам або технічним умовам [123, с. 280].

Сертифікацію можна визначити як процедурний етап реалізації механізмів державного регулювання щодо засвідчення відповідності будь-якого виду продукції до вимог допустимого рівня безпеки для всіх громадян і навколишнього природного середовища [124, с. 249]. Зокрема, Коренець Ю.М. зауважує на тому, що сертифікація – процедура, за результатами якої третя сторона дає письмову гарантію, що продукція, процес, послуга відповідають заданим вимогам [125, с. 49].

В юридичній літературі наголошується на тому, що сертифікаційні транспортні процедури є засобами державного регулювання функціонування транспортної системи, що мають імперативний характер і передбачають виконання суб'єктами транспортної діяльності обов'язків щодо одержання сертифікаційного документа, дотримання визначеного законодавством порядку одержання таких документів і дотримання законодавства, що регулює особливості впровадження окремих видів транспортної діяльності відповідно до одержаних документів для забезпечення функціонування транспортної системи [28, с. 281]. Усі запропоновані визначення сертифікації певним чином заслуговують на підтримку, оскільки розкривають різні аспекти сертифікації.

Слід звернути увагу на те, що сфера дії Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» не поширюється на авіаційні об'єкти та суб'єктів авіаційної діяльності [126, с. 140-141]. Більше того, ПКУ містить власну законодавчу дефініцію цього поняття: процедура підтвердження відповідності суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності встановленим вимогам законодавства, у тому числі Авіаційним правилам України, та видача відповідного сертифіката.

До сертифікації авіаційної діяльності у сфері повітряного транспорту, можна віднести сертифікацію льотної придатності (сертифікат льотної придатності), сертифікацію експлуатанта (сертифікат експлуатанта). Натомість до сертифікаційних транспортних процедур також відносять сертифікацію суб'єктів, які надають

агентські послуги, сертифікацію авіаційної техніки [28, с. 284]. Разом із тим слід врахувати те, що на даний час відсутня процедура сертифікації суб'єктів надання агентських послуг з продажу повітряних перевезень. Поняття сертифікації авіаційної діяльності включає сертифікацію усіх видів послуг у сфері аеронавігаційного обслуговування та обладнання, яке використовується в такій діяльності. Також до сертифікації авіаційної діяльності може бути віднесена сертифікація аеродромів.

Отже, сертифікація як засіб державного регулювання авіаційної діяльності, включає: а) сертифікацію льотної придатності; б) сертифікацію експлуатанта; в) сертифікацію у сфері аеронавігаційного обслуговування; г) сертифікацію експлуатантів аеродромів; ґ) сертифікацію авіаційної техніки.

Розглядаючи співвідношення сертифікації авіаційної діяльності та загальної сертифікації, можна стверджувати, що сертифікація авіаційної діяльності є галузевим видом сертифікації, яка має власні, характерні лише їй ознаки [126, с. 141]. Тим не менш, для неї, як галузевого виду сертифікації, також характерними є загальні ознаки сертифікації.

Слід констатувати, що сертифікація авіаційної діяльності є засобом державного регулювання господарської діяльності та засобом технічного регулювання. Характерними для сертифікації авіаційної діяльності є й відповідні функції. Так, Лапичак Н.І. виділяє такі функції сертифікації: ресурсозбережну, інформаційну, соціальну, економічну, нормативно-правову, безпекову, регулюючу [124, с. 248-249; 127, с. 104].

Водночас слід звернути увагу на те, що притаманний для звичайної сертифікації перелік суб'єктів: органів оцінки відповідності, національне агентство з акредитації України, випробувальні лабораторії та інші – відсутні у відносинах щодо сертифікації авіаційної діяльності. Фактично увесь законодавчий понятійно-категорійний апарат щодо загальної сертифікації не застосовується щодо авіаційної діяльності.

Сертифікація у сфері транспорту є одним із засобів спеціального галузевого державного регулювання транспортної діяльності [28, с. 284]. Дане твердження може застосовуватися щодо сертифікації у сфері повітряного транспорту. Враховуючи те, що сертифікація є засобом державного регулювання господарської діяльності, то

справедливим видається твердження, що сертифікація авіаційної діяльності є одним із засобів спеціального галузевого державного регулювання певного виду господарської діяльності – авіаційної діяльності.

Однією з ознак сертифікаційних транспортних процедур є її процесуальний характер. Також серед ознак сертифікаційних транспортних процедур – їх публічний і галузевий характер. Зокрема сертифікація авіаційної діяльності характеризується ознакою галузевої сертифікаційної транспортної процедури на підставі таких положень: (а) здійснюються в передбаченому законодавством порядку, (б) органом сертифікації є відповідний орган державної влади або інший учасник господарських відносин, наділений спеціальною галузевою господарською компетенцією, (в) мета впровадження пов'язана із державним регулюванням відносин з організації транспортної системи, у тому числі застосуванням спеціального засобу державного регулювання – транспортної безпеки [28, с. 281-282].

Відтак, сертифікація авіаційної діяльності здійснюється в передбаченому законодавством порядку, а ДАСУ, який здійснює таку сертифікацію, наділений спеціальною галузевою компетенцією. Відрізняється лише мета сертифікації авіаційної діяльності, яка полягає в державному регулюванні господарсько-правових відносин у сфері цивільної авіації.

Вищенаведене дозволяє визначити певні відмінності в галузевій ознаці сертифікації. Однак це жодним чином не стосується заперечення галузевості сертифікації авіаційної діяльності. Наявні підстави дають можливість вважати, що галузева спрямованість сертифікації авіаційної діяльності відрізняється від сертифікаційних транспортних процедур, саме тим, що вона спрямована на регулювання господарських відносин в цивільній авіації і має відношення лише до повітряного транспорту.

У юридичній літературі зазначається те, що сертифікаційні транспортні процедури мають три функції: (а) дозвільну, (б) контролюючу, (в) охоронну. Вважаємо, що ці функції є також характерними сертифікації авіаційної діяльності. Заслуговує на підтримку наведений у літературі поділ сертифікаційних транспортних

процедур на два основні види: суб'єктні сертифікаційні транспортні процедури та об'єктні сертифікаційні транспортні процедури [28, с. 282, 284-285].

Запропонований поділ сертифікації на два види може застосовуватися до авіаційної діяльності й дозволяє розмежовувати суб'єктну та об'єктну сертифікації авіаційної діяльності.

До суб'єктної сертифікації авіаційної діяльності можна віднести: а) сертифікацію експлуатанта (сертифікат експлуатанта); б) схвалення організації виробника (сертифікат організації виробника); в) схвалення організації розробника (сертифікат організації розробника); схвалення за технічним стандартом України (UA-TSO схвалення); г) схвалення організацій з технічного обслуговування (сертифікат схвалення організацій з технічного обслуговування); г) схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності (сертифікат схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності); д) спеціальне схвалення (щодо експлуатації ПС) (зазначається в сертифікаті експлуатанта); е) сертифікація суб'єктів, що надають послуги аеронавігаційного обслуговування (сертифікат (на відповідний вид аеронавігаційного обслуговування); є) сертифікація виробництва без схвалення організації виробника (схвальний лист виробництва без схвалення організації виробника).

Об'єктна сертифікація авіаційної діяльності передбачає значну кількість сертифікаційних процедур. Можемо говорити про сертифікацію авіаційної техніки (сертифікат типу, обмежений сертифікат типу, додатковий сертифікат типу); сертифікацію льотної придатності (сертифікат льотної придатності); схвалення компонента або обладнання, що імпортується (схвалення); схвалення програми технічного обслуговування (схвалення) та інші.

Також, можемо стверджувати про наявність сертифікаційних процедур, у яких одночасно здійснюються сертифікація суб'єкта та об'єкта, як це передбачено в АПУ № 536 та АПУ № 849.

Вищенаведене дозволяє зробити такі висновки:

1) перелік об'єктів, які підлягають сертифікації значно більший за перелік суб'єктів.

2) сертифікація авіаційної діяльності іноді набуває ознак «змішаних сертифікаційних процедур», у яких водночас збігаються сертифікація об'єктна й суб'єктна. Наприклад, сертифікація аеродромів. Цей вид сертифікації регулюється АПУ № 536 та АПУ № 849, передбачає одночасну сертифікацію як аеродрому, так і експлуатанта.

3) різноплановість найменувань сертифікаційних документів, видачу яких передбачено законодавством: сертифікати, схвалення, схвальні листи тощо.

Отже, з огляду на особливості та характер авіаційної сертифікації, можемо виділити її спеціальні ознаки. Ці ознаки розкривають такі положення:

а) не регулюється загальним законодавством з питань сертифікації; б) регулюється спеціальним законодавством – ПКУ та Авіаційними правилами України; в) є засобом державного регулювання авіаційної діяльності; г) є галузевим видом сертифікації; г) характеризується різновидами документів дозвільного характеру: сертифікат, схвалення, схвальний лист, тощо; д) має свою власну систему суб'єктів сертифікації [126, с. 141-142].

На відміну від ліцензування, сертифікація має значно більше поширення як засіб державного регулювання авіаційної діяльності. Так, відповідно до ч. 1 ст. 13 ПКУ, сертифікації підлягає:

- 1) розроблення цивільної авіаційної техніки й змін до неї з метою схвалення типової конструкції та серійне виробництво авіаційної техніки схваленої конструкції;
- 2) технічне обслуговування авіаційної техніки;
- 3) управління підтриманням льотної придатності;
- 4) експлуатацію повітряних суден;
- 5) навчання авіаційного персоналу та персоналу, діяльність якого стосується забезпечення авіаційної безпеки, персоналу з наземного обслуговування;
- 6) надання послуг з аеронавігаційного обслуговування;
- 7) захист цивільної авіації від актів незаконного втручання;
- 8) інші види діяльності, передбачені законодавством, у тому числі авіаційними правилами України.

Наведений перелік не можна вважати вичерпним. Згідно з п. 9 ч. 3 ст. 13 ПКУ, інші види авіаційної діяльності також можуть бути предметом сертифікації, якщо це визначено в АПУ.

Таким чином, сертифікація авіаційної діяльності є засобом державного регулювання, який передбачає видачу сертифіката або іншого дозвільного документа і засвідчує той факт, що суб'єкт або об'єкт авіаційної діяльності відповідає вимогам авіаційних правил України та інших нормативно-правових актів. За своєю правовою природою сертифікація авіаційної діяльності є дозвільною транспортною процедурою.

### **Висновки до розділу 1**

1. Запропонована авторська правова дефініція поняття «авіація» – це структурно та функціонально обумовлена система суспільних відносин, що виникають у зв'язку із забезпеченням використання та безпосереднім використанням повітряного простору з метою виконання функцій із забезпечення національної безпеки, оборони та захисту населення, а також для здійснення авіаційної діяльності й задоволення різних потреб економіки.

2. З'ясовано, що повітряний транспорт – це економічне утворення, що характеризується видом суспільних господарських відносин, які виникають у галузі цивільної авіації й для якого характерною є структурна інтеграція з економічною системою та транспортною системою держави. Поняття «повітряний транспорт» співвідноситься з категоріями «авіація», «економічна система», «транспортна система» як спеціальне і загальне.

3. Обґрунтовано, що поняття «авіація» і поняття «повітряний транспорт» є різними. Це зумовлено тим, що, з одного боку, авіація безпосередньо опосередковує господарсько-правові відносини, що виникають у зв'язку із функціонуванням повітряного транспорту, а з іншого – можна констатувати роль авіації у взаємодії з іншими галузями економіки, що виходить за межі повітряного транспорту. Доведено,

що категорії «цивільна авіація» та «повітряний транспорт» співвідносяться як загальне та спеціальне.

4. Доведено необхідність системного підходу до визначення авіаційної діяльності з огляду на такі аргументи: зв'язок з поняттям авіації; урахування особливостей розмежування цивільної та державної авіації; розкриття правової природи через поняття господарська діяльність; загальносистемне значення поняття транспортна діяльність та визначення авіаційної діяльності різновидом транспортної діяльності. Відповідно до наведеного запропоновано авторське визначення поняття «авіаційна діяльність» – суспільно-корисна діяльність, вид господарської діяльності, що опосередковує функціональну роль повітряного транспорту для економіки України, здійснюється суб'єктами господарювання у сфері цивільної авіації на професійних засадах, спрямована на використання повітряного простору та/або створення умов для використання повітряного простору й пов'язана із експлуатацією повітряних суден. Запропоновано нову редакцію ч. 1 ст. 1 ПКУ щодо поняття «авіаційної діяльності».

5. Визначено, що критеріями класифікації авіаційної діяльності є структура авіації та предметний критерій. Обґрунтовано, що всі види авіаційної діяльності за предметним критерієм є господарською діяльністю та забезпечують функціонування повітряного транспорту. За предметно-об'єктним критерієм запропоновано виокремлення основних видів авіаційної діяльності: використання повітряного простору, що пов'язане з експлуатацією повітряних суден; створення умов для використання повітряного простору у зв'язку із експлуатацією повітряних суден.

6. Доведено, що діяльність з аеронавігаційного обслуговування за своєю правовою природою є господарською діяльністю, окремим видом авіаційної діяльності, що спрямована на організацію повітряного руху та є підставою для змістовного розмежування понять «організація повітряного руху» та «використання повітряного простору».

7. Доведено, що категорії «суб'єкти господарювання» та «суб'єкти авіаційної діяльності» співвідносяться як загальне та родове. Запропоноване внесення змін до п. 97 ч. 1 ст. 1 ПКУ.

8. Встановлено, що поняття «експлуатант» і «суб'єкти авіаційної діяльності» не є тотожними. Визначено, що поняття «суб'єкти авіаційної діяльності» та «авіаперевізник» є різними. Вони різняться за предметною ознакою з огляду на те, що перевезення є одним із видів авіаційної діяльності, відтак поняття авіаційної діяльності не може використовуватися виключно для позначення перевезення. Поняття «суб'єкти авіаційної діяльності» є ширшим за поняття «авіаперевізник», оскільки, окрім авіаперевізників, до числа суб'єктів авіаційної діяльності належать інші суб'єкти, предмет діяльності яких є іншим, ніж у авіаперевізника.

9. Обґрунтовано поділ суб'єктів авіаційної діяльності на дві групи: 1) суб'єкти авіаційної діяльності – експлуатанти; 2) суб'єкти авіаційної діяльності без статусу експлуатанта.

10. Обґрунтовано, що відносини щодо створення органів ОПР та визначення конфігурації їх робочих місць відповідають внутрішньогосподарським відносинам, а саме: відносинам суб'єкта господарювання з його структурними підрозділами. Визначено, що правовий статус метеорологічних органів та САІ Украероруху є аналогічним щодо правового статусу органів ОПР. Запропоновано доповнення до ст. ст. 33, 35 ПКУ.

11. Обґрунтовано поділ суб'єктів наземного обслуговування на дві групи: суб'єкти авіаційної діяльності, які надають послуги наземного обслуговування, та інші суб'єкти наземного обслуговування. Зокрема до інших суб'єктів наземного обслуговування належать: а) користувач аеропорту (аеродрому), який самостійно здійснює послуги з наземного обслуговування без передачі такого права іншим суб'єктам авіаційної діяльності; б) експлуатант аеродрому (аеропорту).

12. Доведено, що організація виробника та організація розробника авіаційної техніки є видами суб'єктів авіаційної діяльності, які відповідають ознакам суб'єктів господарювання. Запропоновано зміни до ПКУ щодо закріплення за організацією виробника та організацією розробника авіаційної техніки статусу суб'єктів господарювання.

13. Зроблено висновок про те, що суб'єкт господарювання, предметом діяльності якого є авіаційне страхування, є суб'єктом страхової діяльності і,

відповідно, страховиком за договором страхування. Разом із тим, слід враховувати те, що авіаційне страхування є передумовою здійснення певних видів авіаційної діяльності, безпосередньо суб'єкти авіаційної діяльності можуть бути страхувальниками, тобто стороною договору страхування й водночас споживачами послуг, які надає страховик. З огляду на те, що згідно ст. 117 ПКУ суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані укладати договори страхування ризиків цивільної авіації за певними класами страхування, доведено, що господарська компетенція суб'єктів авіаційної діяльності має певні особливості. Однією з таких є передбачений законодавством обов'язок щодо авіаційного страхування.

14. З'ясовано, що правове становище суб'єктів, які здійснюють авіаційні роботи, характеризують такі основні положення: суб'єкти, які здійснюють авіаційні роботи, є суб'єктами господарювання, окремим видом суб'єктів авіаційної діяльності; суб'єкти, які здійснюють авіаційні роботи, мають статус експлуатанта ПС; до числа суб'єктів, які здійснюють авіаційні роботи, можуть бути віднесені не лише суб'єкти господарювання, зареєстровані за законодавством України, а також іноземні експлуатанти, за умови, що вони виконують авіаційні роботи на території України; суб'єкти, які здійснюють авіаційні роботи, повинні мати відповідний дозвільний документ, що є передумовою для виконання авіаційних робіт – чинний сертифікат експлуатанта або інший документ, що підтверджує необхідну кваліфікацію провадити авіаційну діяльність відповідно до АПУ.

15. Визначено, що Мінрозвитку є органом загально-галузевого регулювання, а ДАСУ – суб'єктом спеціально-галузевих господарських повноважень. Запропоновано закріпити в законодавстві нові повноваження ДАСУ з огляду на зміст Угоди про спільний авіаційний простір.

16. З'ясовано особливості ліцензування та сертифікації авіаційної діяльності як різновиду дозвільних транспортних процедур: а) ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності є засобами державного регулювання, що застосовуються з метою забезпечення функціонування підсистеми повітряного транспорту, тобто мають окрему цілеспрямованість; б) ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності мають взаємовиключний характер, який унеможливорює застосування цих

процедур на інших видах транспорту та зумовлює окреме правове регулювання; в) ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності є умовою здійснення лише визначених законодавством видів авіаційної діяльності, а не в цілому всіх видів транспортної діяльності.

17. Визначено, що ліцензування повітряних перевезень як різновид транспортної дозвільної процедури, найбільш характеризують такі ознаки: імперативно-правовий характер, спеціальна галузева спрямованість, суб'єктний склад. Обґрунтовано положення про те, що ліцензування страхування ризиків цивільної авіації не є транспортною дозвільною процедурою.

18. Визначено спеціальні ознаки сертифікації авіаційної діяльності: а) регулюється спеціальним законодавством – ПКУ та Авіаційними правилами України; б) є засобом державного регулювання авіаційної діяльності; в) є галузевим видом сертифікації; г) характеризується різновидами документів дозвільного характеру: сертифікат, схвалення, схвальний лист тощо.

## РОЗДІЛ 2

# ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ, ЩО ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДЛЯ ЗДІЙСНЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

### 2.1. Правовий режим цивільних повітряних суден

Авіацію та повітряний транспорт як підсистему транспортної системи України характеризує ознака безпосереднього або опосередковано використання окремого виду транспортного засобу – повітряного судна. Згідно з п. 79 ч. 1 ст. 1 ПКУ, повітряне судно – апарат, що підтримується в атмосфері в результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні.

Відповідно до Частини 47 Авіаційних правил України «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні», що затверджені Наказом Державної авіаційної служби України № 153 від 05 лютого 2019 року, слід розмежовувати категорії «літальний апарат», «літак», «повітряне судно». Кожне з наведених понять має своє значення. Зокрема літальний апарат – пристрій для польотів в атмосфері чи космічному просторі. Правилами передбачено поділ літальних апаратів на дві групи: 1) літальний апарат важчий за повітря – будь-який літальний апарат, у якого підйомна сила в польоті створюється головним чином за рахунок аеродинамічних сил; 2) літальний апарат легший за повітря – будь-який літальний апарат, який утримується в повітрі, головним чином, за рахунок своєї аеростатичної підйомної сили. Літак – літальний апарат, важчий за повітря, який приводиться до руху силовою установкою, підйомна сила якого в польоті створюється в основному за рахунок аеродинамічних реакцій на поверхнях, що залишаються нерухомими в таких умовах польоту. Повітряне судно – апарат, що підтримується в атмосфері в результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні.

Слід зауважити, що згідно з ПКУ, залежно від виду авіації повітряні судна (далі – ПС) поділяються на державні та цивільні. Поняття державного повітряного судна відповідає завданням державної авіації. Згідно з п. 31 ч. 1 ст. 1 ПКУ, державне повітряне судно - повітряне судно, що застосовується у військовій, прикордонній

службі, службі цивільного захисту, Міністерстві внутрішніх справ України, Національній поліції України, Службі безпеки України та митних органах. Поняття цивільного повітряного судна зумовлено метою використання повітряних суден для задоволення потреб економіки та громадян, що є характерним для цивільної авіації. Згідно з п. 103 ч. 1 ст. 1 ПКУ, цивільне повітряне судно – повітряне судно, що не належить до державних повітряних суден. Цивільні ПС поділяються на ПС авіації загального призначення та ПС комерційної авіації.

З огляду на предмет та задачі цього дослідження, окремої уваги потребує питання про правовий режим цивільних ПС.

З позицій господарського права питання про правовий режим ПС потребує звернення до особливостей правового режиму майна, що використовується у сфері господарювання.

На думку Мілаш В.С., під правовим режимом майна слід розглядати встановлений правовими засобами (нормативно-правовими актами, установчими документами) порядок придбання майна, його структуру, джерела формування та порядок використання в процесі господарської діяльності [128, с. 108]. У свою чергу, Пацурківський Ю.П. зазначає, що правовий режим представляє собою встановлені правовими нормами склад цього майна, порядок його формування, використання й вибуття, а також обсяг прав та обов'язків суб'єктів господарювання з приводу володіння, користування й розпорядження майном, порядок звернення на нього стягнень кредиторів [129, с. 248]. У юридичній літературі також наведено позицію, згідно з якою правовий режим майна – це сукупність вимог, що висуваються до майна в разі його набуття, використання чи вибуття в процесі здійснення господарської діяльності, тому його не варто визначати з погляду розпорядчих можливостей суб'єкта [130, с. 313].

У теорії господарського права під правовим режим майна суб'єкта господарювання розуміють встановлену законодавством і власником майна або уповноваженим ним органом (як в індивідуальному правовому акті, так і в договорі) сукупність статичних (види та структура майна, його правовий титул) та динамічних (правовідносини щодо порядку придбання, володіння, використання, вибуття такого

майна і звернення стягнення на майно, також щодо розпорядження майном з боку уповноважених органів та кредиторів) елементів [131, с. 241]. Слушною є думка Джуринського В.О. про розмежування понять «правовий режим майна у сфері господарювання» і «правовий режим майна суб'єктів господарювання». Перше є ширшим, оскільки використовується для характеристики правового режиму майна, що може належати будь-кому з учасників відносин у сфері господарювання. Тому, визначальною ознакою майна є використання його у сфері господарювання [132, с. 136]. У нашому випадку, з огляду на те, що ПС використовується суб'єктами авіаційної діяльності у сфері цивільної авіації, ПС можна розглядати як транспортний засіб у складі майна суб'єктів авіаційної діяльності. Однак, це не заперечує можливості розглядати ПС як вид майна, об'єкт транспортної інфраструктури в цілому.

У юридичній літературі наголошується на тому, що ПС, як транспортні засоби, є об'єктами відносин, що виникають унаслідок організації чи безпосереднього здійснення транспортної діяльності [56, с. 65]. ПС як різновид транспортного засобу є видом майна, що забезпечує можливість провадження транспортної діяльності. ПС як різновиди транспортних засобів, можуть бути об'єктами різних господарсько-майнових відносин [28, с. 222].

На нашу думку, визначення правового режиму ПС зобов'язує звернути увагу на те, що мова йде про об'єкт правовідносин і визначальною для цього є поняття «речі», яке наведено у ст. 179 ЦКУ.

З позицій господарського права загальну категорію «речі» доповнює низка ознак. Зокрема, мова йде про те, що речі: а) мають вартісне визначення; б) виробляються чи використовуються у діяльності суб'єктів господарювання; в) відображаються в балансі цих суб'єктів або враховуються в інших встановлених законом формах обліку майна цих суб'єктів [131, с. 242]. Заслугує на підтримку висновок про те, що транспортні засоби як об'єкти майнових відносин у сфері господарювання, відповідають наведеним ознакам [53, с. 341]. Отже, поняття «речі» та «майно у сфері господарювання» є системними для всіх видів транспортних засобів, співвідноситься з поняттям «цивільне повітряне судно» як загальне та

спеціальне. Відтак, ПС є різновидом речей та майна, що використовуються у сфері господарювання.

Цивільні повітряні судна є видами транспортних засобів, що за своїм цільовим призначенням належать до повітряного транспорту. Таким чином можна стверджувати, що використання повітряних суден є складовою функціонування повітряного транспорту й співвідноситься з поняттям «транспортний засіб» як загальне та родове, оскільки будь-яке ПС є транспортним засобом, але не кожен транспортний засіб є ПС. Вважаємо, що поняття ПС є системним: а) застосовується для узагальнення об'єктів транспортної інфраструктури, що використовуються для здійснення авіаційної діяльності; б) застосовується для виокремлення тих видів транспортних засобів, які використовуються виключно у сфері цивільної авіації; б) застосовується як універсальна правова категорія щодо різних видів ПС, які передбачені законодавством.

Окремо слід звернути увагу на те, що визначення транспортного засобу, яке наведено в Законі України «Про дорожній рух», може лише загальною мірою характеризувати ПС [133]. Законодавець зазначає, що транспортним засобом є пристрій, призначений для перевезення людей та/або вантажу, а також спеціального обладнання чи механізмів. У сфері цивільної авіації ПС може використовуватися безпосередньо для повітряних перевезень, але це не зумовлює виключний характер використання ПС. Інші види авіаційної діяльності також можуть бути пов'язані із використанням ПС.

Отже, ПС є видом речей, а також різновидом майна, що використовується у сфері господарювання, зокрема у цивільній авіації. ПС слід розглядати як окремий вид транспортних засобів, використання яких пов'язане з функціонуванням повітряного транспорту й безпосереднім здійсненням певних видів авіаційної діяльності.

Залежно від економічної форми, якої набуває майно, ПС можуть бути віднесені до основних фондів (засобів) або оборотних активів (засобів) у вигляді товарів [53, с. 341]. До основних фондів ПС належить у випадку, коли воно використовується суб'єктом авіаційної діяльності.

Поняття використання ПС є надважливим з теоретичної точки зору. Слід окремо наголосити на тому, що змістовно поняття використання ПС пов'язується із поняттям «комерційна експлуатація» та кваліфікацією ознак щодо розмежування двох її видів: комерційної спеціалізованої експлуатації та комерційної експлуатації повітряного транспорту. Таким чином суб'єкти авіаційної діяльності можуть бути комерційними спеціалізованими експлуатантами або комерційними експлуатантами повітряного транспорту.

Цивільні повітряні судна можуть бути товарами. Така правова класифікація ПС привертає увагу на те, що ПС можуть виступати як вироблена продукція. З огляду на судову практику питання визначення цивільного ПС «товаром» потребує додаткового пояснення.

На розгляді Великої Палати Верховного Суду перебувала заява захисника про перегляд постанови Апеляційного суду Херсонської області від 14 січня 2016 року з підстав встановлення міжнародною судовою установою, юрисдикція якої визнана Україною, порушення Україною міжнародних зобов'язань при вирішенні справи судом. Зокрема в Рішенні ЄСПЛ констатував порушення статті 1 Першого протоколу до Конвенції та зазначив, що Суду складно зрозуміти, чому транспортний засіб, який був зареєстрований в Україні на момент виїзду з України та на момент повернення назад, слід було розглядати як «товар» для цілей статті 482 МКУ. Захисник посилався зокрема на те, що ЄСПЛ висловив свої міркування в такий спосіб, який явно вказує на наявність серйозних проблем у правозастосуванні національними судами України приписів статті 482 МКУ, тлумаченні змісту терміну «товари».

У юридичній літературі наведена думка про те, що в цивільному й господарському обороті України правовий режим товарів, з урахуванням певних особливостей, – аналогічний правовому режиму речі, майна, який встановлюється нормами цивільного, господарського, податкового, митного, інформаційного та іншого законодавства. У теорії господарського права товарами в складі майна фізичних осіб-підприємців та юридичних осіб є вироблена продукція, виконані роботи, надані послуги. Згідно з п. 58 ч. 1 ст. 4 МКУ, товари – будь-які рухомі речі, у тому числі й ті, на які законом поширено режим нерухомої речі (крім транспортних

засобів комерційного призначення). МКУ виключає з поняття «товару» нерухоме майно, а також певний вид рухомого майна – транспортні засоби комерційного призначення. Слушною є думка про те, що поняття «товарів» у МКУ не відповідає термінологічному значенню слова «товари», воно є вужчим і повинно застосовуватися лише для ідентифікації певних речей, що перетинають митний кордон України [134, с. 58-59]. Поняття транспортного засобу в МКУ має спеціальний характер, не збігається із загальним визначенням транспортних засобів, а також не враховує специфіку визначення категорій транспортних засобів на різних видах транспорту. На думку Клепікової О.В., питання щодо поняття транспортних засобів та їх категорій (видів) на кожному виді транспорту слід вирішувати шляхом застосування норм транспортних кодексів та транспортних законів. Вчена зазначає, що кожний вид транспорту має своє правове регулювання, у той час як мова йде про застосування нормативно-правових актів, які мають взаємовиключний характер, зокрема – норми Закону України «Про автомобільний транспорт» не можна застосувати на повітряному транспорті, норми ПКУ не можна застосувати на автомобільному транспорті тощо. Погоджуємося із висновком про те, що з'ясування питання про вид транспортного засобу має відбуватися з огляду на його віднесення до певного виду транспорту [134, с. 60].

Слушною є думка Щербини В.С. про те, що потребують узгодження положення господарського законодавства та законодавства про облік і фінансову звітність. Замість терміну «основні фонди» слід використовувати поняття «основні засоби» [135, с. 197]. Окремо слід зазначити, що відповідно до п.п. 5.1.4. п. 5 положень (стандартів) бухгалтерського обліку № 7, цивільні ПС можуть бути віднесені до основних засобів, оскільки вони є різновидом транспортних засобів. ПС належать до рухомого складу повітряного транспорту [53, с. 308].

Справедливим видається твердження про те, що цивільні ПС можуть не лише вироблятися як товар виробниками авіаційної техніки, а також використовуватися в процесі здійснення різних видів авіаційної діяльності. Зокрема це стосується комерційної експлуатації з метою здійснення повітряних перевезень та виконання авіаційних робіт.

Визначаючи правову природу ПС як речі, окремої уваги потребує ч. 1 ст. 181 ЦКУ, яка зазначає, що режим нерухомої речі може бути поширений законом на повітряні судна та морські судна, судна внутрішнього плавання, космічні об'єкти, а також інші речі, права на які підлягають державній реєстрації [136, с. 28]. Таким чином, з огляду на встановлений ЦКУ критерій поділу речей на рухомі та нерухомі, ПС відноситься до рухомих речей, але на нього поширюється правовий режим нерухомої речі.

Особливості правового режиму ПС полягають в тому, що законодавством передбачено державну реєстрацію ПС. Процедура реєстрації ПС в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України (далі – Реєстр) регулюється ПКУ та відповідними Авіаційними правилами України. Але, як визначено в ПКУ та п. 5 розділу II АПУ № 153 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні», реєстрація повітряного судна у відповідному Реєстрі не є свідченням права власності на повітряне судно будь-якої юридичної або фізичної особи. Відповідно до п. 4 АПУ № 153, реєстрація повітряного судна в Реєстрі визначає його національну належність до України та означає, що ДАСУ здійснює контроль за льотною придатністю та експлуатацією цього повітряного судна.

Таким чином, процедура реєстрації ПС передбачає встановлення національної належності ПС, а також дозволяє покласти на орган держави, де здійснювалася реєстрація, відповідальність за контроль за льотною придатністю та експлуатацією ПС. Процедура реєстрації ПС не посвідчує факт наявності майнових прав на ПС.

Отже, Авіаційними правилами України передбачено можливість зареєструвати цивільне ПС у відповідному Реєстрі. Разом з тим, ПКУ прямо не визначає можливість зареєструвати ПС в реєстрі іншої держави. Правило щодо заборони подвійної реєстрації ПС передбачено ст. 18 Конвенції. Особливо слід наголосити на тому, що внесення повітряного судна до Реєстру визначає його національну належність до держави Україна. Реєстрація повітряного судна в Реєстрі не є свідченням права власності на повітряне судно будь-якої юридичної або фізичної особи. З огляду на це вважаємо, що реєстрація ПС у Реєстрі є обов'язком його власника. Тому пропонуємо доповнити ст. 39 ПК України частиною 1<sup>1</sup> наступного змісту: «Цивільні повітряні

судна підлягають обов'язковій реєстрації у Державному реєстрі повітряних суден. Реєстрацію цивільних повітряних суден у Державному реєстрі повітряних суден забезпечує власник повітряного судна».

Згідно із Законом України «Про іпотеку» про ПС йдеться в частині про нерухоме майно [137]. В цьому законі безпосередньо не визначається, що ПС є нерухомим майном. Зазначено, що застава ПС, суден внутрішнього плавання регулюється за правилами, визначеними цим Законом. На думку Гелича А.О. та Рибачка В.А., цивільне повітряне судно, як і державне повітряне судно, не відповідає всім ознакам, що висуваються до предмету іпотеки в межах статті 5 Закону України «Про іпотеку». Чинне законодавство України не регулює питання щодо передачі в іпотеку ПС [138, с. 201].

За своєю правовою природою цивільні ПС є оборотоздатними в розумінні ст. 178 ЦКУ. Відсутні обмеження щодо оборотоздатності, передбачені ч. 2 ст. 178 ЦКУ. Аналіз національного законодавства дозволяє стверджувати, що всі види цивільних ПС за певною ознакою – прототипи, модифіковані та нові, фактично також є оборотоздатними. Так, оборотоздатність передбачає, що об'єкти цивільних прав можуть вільно відчужуватися або переходити від однієї особи до іншої в порядку правонаступництва чи спадкування або іншим чином, якщо вони не вилучені з цивільного обороту або не обмежені в обороті, або не є невід'ємними від фізичної чи юридичної особи. У спеціальному законодавстві окремо не вирішено питання щодо вилучення з обороту чи обмеження усіх видів експериментальних ПС або інших видів цивільних ПС, які не є експериментальними.

Особливістю правового режиму повітряних суден є відповідність ПС критерію льотної придатності, що підтверджується видачею сертифікату льотної придатності. Польоти без такого сертифіката не можуть виконувати ПС [139, с. 174-175]. Також законодавством передбачено, що щодо кожного серійного повітряного судна має бути наявний сертифікат типу [139, с. 174-175].

Згідно зі ст. 9 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2018/1139 від 4 липня 2018 року про спільні правила у галузі цивільної авіації та про створення Агентства з безпеки польотів Європейського Союзу, та про внесення змін до

регламентів Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2111/2005, (ЄС) № 1008/2008, (ЄС) № 996/2010, (ЄС) № 376/2014 та директив Європейського Парламенту і Ради 2014/30/ЄС та 2014/53/ЄС, а також про скасування регламентів Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 552/2004 та (ЄС) № 216/2008 та Регламенту Ради (ЄЕС) № 3922/91 (далі – Регламент ЄС № 2018/1139), повітряні судна, окрім безпілотних повітряних суден, а також їхні двигуни, повітряні гвинти, частини й невстановлене обладнання повинні відповідати вимогам до льотної придатності, визначеним у додатку II до зазначеного Регламенту [62]. Суттєві вимоги до льотної придатності передбачають: (1) цілісність продукту (цілісність конструкції, цілісність системи рушійної установки (тобто двигуна й, у відповідних випадках, повітряного гвинта), цілісність системи й обладнання повітряного судна, підтримання льотної придатності); (2) аспекти льотної придатності в ході експлуатації продукту; (3) вимоги до організацій, які здійснюють проектування, виробництво, підтримання льотної придатності або технічне обслуговування ПС.

Відповідно до наведеного, вважаємо за доцільне наголосити на ролі та значенні ознак льотної придатності ПС. По-перше, ознака льотної придатності дозволяє визначити особливості ПС, як окремого виду транспортних засобів; як об'єкта інфраструктури повітряного транспорту. По-друге, ознака льотної придатності пов'язується з виконанням власником ПС та його експлуатантом передбаченого законодавством обов'язку щодо підтримання льотної придатності ПС. По-третє, відповідність ПС критеріям льотної придатності та виконання обов'язку щодо підтримання льотної придатності ПС можуть бути визначені як передумова для видачі сертифіката льотної придатності.

Види експериментальних ПС, такі як прототипи та модифіковані ПС, взагалі передбачають лише випробувальні польоти в межах льотних випробувань з метою встановлення відповідності програмі сертифікації. Тому польоти ПС без сертифікату льотної придатності є можливими лише за наявності окремого дозволу ДАСУ у випадках, визначених п.п. а) п. 27.А.701 гл. Р АПУ № 529 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних із ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника».

ПС можуть бути вкладами учасників та засновників господарських товариств, окрім страхових компаній.

ПС є об'єктами права власності. Право власності щодо них може виникати на підставі юридичних фактів, визначених у законодавстві, які називають способами виникнення права власності. Для права власності на ПС характерна наявність правомочностей: право володіння, право користування та право розпорядження майном.

До скасування Господарського кодексу України ПС виступали об'єктами права господарського відання та оперативного управління. Зокрема, цивільні ПС були свого часу закріплені на підставі права господарського відання за державним авіаційним підприємством «Україна» [140].

Особливості інших, ніж право власності, правових титулів пов'язані зі скасуванням Господарського кодексу України та прийняттям Закону №4196-IX [131 с. 242]. Відтак особливості користування комунальним майном зумовлюють звернути увагу на речове право – узуфрукт комунального майна, а щодо державного майна – узуфрукт державного майна. Для обох видів речових прав характерним є право особистого безоплатного володіння й користування державним/комунальним майном. Узуфрукт встановлюється відповідним органом державної влади на будь-які види рухомого або нерухомого майна окрім земельних ділянок.

Отже, ПС можуть бути: об'єктом права особистого безоплатного володіння й користування комунальним майном (узуфрукта комунального майна) на підставі ст. 60-1 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні»; об'єктом права особистого безоплатного володіння й користування державним майном (узуфрукта державного майна) на підставі ст. 9-1 Закону України «Про управління об'єктами державної власності» [141; 142]. Порядок передачі майна на праві узуфрукта регулюється прийнятими відповідно до Закону України №4196-IX Постановою КМУ № 1102 від 08.09.2025 р. «Про затвердження Порядку перетворення державного підприємства в державне некомерційне підприємство», Постановою КМУ № 1103 від 08.09.2025 р. «Про затвердження Порядку передачі державного та комунального майна на праві узуфрукта державного або комунального майна, здійснення контролю

за використанням такого майна», Постановою КМУ № 1104 від 08.09.2025 р. «Про затвердження Порядку перетворення державного підприємства в акціонерне товариство, товариство з обмеженою відповідальністю, 100 відсотків акцій (часток) якого належать державі» [143, 144, 145].

З огляду на вищенаведене, пропонуємо ст. 38 ПКУ викласти в такій редакції:

«Стаття 38. Використання повітряних суден.

1. Повітряні судна використовуються в державній та цивільній авіації і поділяються на цивільні та державні.

2. Суб'єкти авіаційної діяльності та інші учасники відносин у сфері цивільної та державної авіації можуть використовувати повітряні судна, що належать їм на праві власності або інших законних підставах.

3. Повітряні судна, що перебувають у державній або комунальній власності, за рішенням відповідного органу державної влади чи місцевого самоврядування можуть передаватися у володіння та користування на праві узуфрукта державного або комунального майна. Порядок такої передачі встановлюється окремими нормативними актами.

4. Прототипом цивільного повітряного судна вважається повітряне судно нової конструкції, призначене для використання як цивільне повітряне судно, на якому проводяться випробування з метою сертифікації типової конструкції.

5. Модифікованим цивільним повітряним судном вважається цивільне повітряне судно, на якому вперше встановлені нові компоненти або обладнання, що впливають на характеристики повітряного судна або призначені для розширення його експлуатаційних обмежень, і на якому проводяться випробування з метою схвалення встановлення цих компонентів або обладнання. До модифікованого цивільного повітряного судна також належить цивільне повітряне судно, на якому проводяться випробування з метою розширення експлуатаційних обмежень без встановлення нових компонентів або обладнання.

6. Новим цивільним повітряним судном вважається серійно виготовлене цивільне повітряне судно, на якому проводяться приймальні випробування з метою підтвердження його характеристик характеристикам схваленої типової конструкції.».

За ознакою належності цивільного судна на праві власності можна виділити такі види цивільних повітряних суден: ПС, що належать на праві державної власності, на праві комунальної власності та на праві приватної власності. Окремо слід визначити безхазяйні ПС [146, 147]. Така класифікація має практичне значення, оскільки дозволяє розмежувати призначення авіації (державної або цивільної) та належність ПС на праві власності або іншому правовому титулі.

Слід звернути увагу на те, що форма права власності іноді може бути визначальною у вирішенні питання про належність ПС до авіації певного виду. Прикладом може слугувати авіаційне підприємство «Україна», яке згідно зі Статутом є підприємством цивільної авіації та користується майном, яке є державною власністю, свого часу передавалося на праві господарського відання [140]. На часі питання про перетворення цього підприємства та передачі майна на праві узуфрукта.

Звернемося до питання про користування. Саме з ним пов'язаний більш детальний розгляд проблематики комерційної експлуатації ПС та комерційних експлуатантів. На нашу думку, одним зі способів використання ПС для здійснення авіаційної діяльності є комерційна експлуатація ПС. Слід зауважити, що поняття «комерційна експлуатація», «комерційна експлуатація повітряного транспорту» та «комерційна спеціалізована експлуатація» не є тотожними. Існує думка про те, що поняття «комерційна експлуатація» увібрало обидва інших поняття, тому комерційна експлуатація повітряного транспорту та комерційна спеціалізована експлуатація є різновидами комерційної експлуатації [148, с. 728].

Згідно з АПУ № 682 «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» окремо визначені:

а) комерційна експлуатація (commercial operation) – це будь-яка експлуатація ПС, яка є доступною для громадськості за плату або іншу цінну винагороду або коли вона не доступна для громадськості й виконується за контрактом між експлуатантом та замовником, де останній не має контролю над експлуатантом.

б) комерційна експлуатація повітряного транспорту (commercial air transport CAT operation) – це експлуатація повітряного судна для перевезення пасажирів, вантажу чи пошти за плату або іншу винагороду.

Наведене дозволяє зробити висновок про те, що поняття «комерційна експлуатація повітряного транспорту», на відміну від поняття «комерційна експлуатація», законодавець використовує лише до повітряних перевезень, а поняття «комерційної спеціалізованої експлуатації» відсутнє. З огляду на це, вважаємо за доцільне внести зміни до АПУ № 682, зокрема доповнити п. 5 розділу I абзацом 3 такого змісту: «Комерційна спеціалізована експлуатація – це експлуатація цивільних повітряних суден, окрім комерційної експлуатації повітряного транспорту, яка має оплатний характер і передбачає використання повітряного судна для здійснення окремих видів авіаційної діяльності (сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама)».

Аналіз вищенаведених понять дозволяє зробити такі висновки: 1) родовою ознакою для усіх понять є категорія «експлуатація»; 2) наведені поняття не спрямовані на ідентифікацію видів авіаційної діяльності, вони зумовлюють різну мету використання ПС. Відтак, поняття «комерційна експлуатація» є частиною більш широкої категорії «експлуатація ПС», оскільки остання охоплює не лише комерційну експлуатацію, а й інші види експлуатації ПС, зокрема – некомерційну експлуатацію моторних ПС складної конструкції та некомерційну спеціалізовану експлуатацію ПС складної конструкції [148, с. 727–728]. Поняття «експлуатація ПС» дозволяє визначити особливості здійснення авіаційної діяльності.

Категорія «експлуатація» є поширеною в законодавстві, зокрема серед нормативно-правових актів, які регулюють галузеві господарські відносини. Серед таких законодавчих актів можна назвати закон України «Про ринок електричної енергії», Закон України «Про ринок природного газу», Закон України «Про нафту і газ» та багато інших [149, 150, 151]. До того ж, наявна значна кількість підзаконних нормативно-правових актів, які прийняті на підставі вищезгаданих законів і використовують це поняття. Визначення дефініції або характерних ознак поняття ускладняється тим, що воно застосовується щодо різних господарських або цивільних відносин.

Аналіз деяких наукових праць дозволяє стверджувати, що поняття «експлуатація» пов'язане з поняттям «використання» в речово-правових відносинах.

Зокрема, у своїй дисертації, Ільків О.В. у деяких випадках фактично ототожнює «експлуатацію» з «використанням». Учений зазначає, що терміносполучення «експлуатація майна» є одним із багатьох інших термінів, які позначають використання чужого майна [152, с. 215-216]. Вважаємо обґрунтованою позицію Подоляк А.В., яка вважає, що термін «експлуатація» є синонімом терміну «використання» та відображає економічну сутність «використання» [153, с. 54-55, 149].

Окрім вищенаведених положень, про ототожнення понять «експлуатація» і «використання» свідчить судова практика. Зокрема в постанові від 27.12.2019 № 754/4491/16-а, Верховний Суд ототожнив експлуатацію та використання щодо самовільно реконструйованих нежитлових приміщень [154]. Аналіз п. 125 постанови від 10.08.2022 № 340/2687/20 свідчить про те, що Верховний Суд ототожнив «використання» та «експлуатацію» звалищ твердих побутових відходів [155].

На нашу думку, вищенаведені підходи з наукової юридичної літератури та судової практики щодо ототожнення понять «користування» та «використання» з поняттям «експлуатація» не можна вважати вдалимими щодо комерційної експлуатації цивільних ПС.

Слід звернути увагу на змістовну схожість понять «комерційна експлуатація», «користування», «використання». Теорією господарського права щодо майнових відносин пропонується використовувати поняття «правомочність».

На думку Хомка В.Л., до правомочностей у майнових правовідносинах належать: право володіння, право користування та право розпорядження [130, с. 312-313]. Щербина В.С. серед правомочностей називає володіння, користування та розпорядження [131, с. 254; 156, с. 19].

Зокрема Подоляк А. В., розглядає право користування: 1) як правомочність, складову права власності; 2) як окреме речове право, на основі якого може здійснюватися господарська діяльність [153, с. 57].

На нашу думку, існує певний взаємозв'язок між поняттям «експлуатація ПС» та правомочністю (повноваженням) користування. Незважаючи на це, видається хибною позицією ототожнювати ці поняття.

Аналізуючи поняття «експлуатація ПС», можна виділити такі її основні ознаки:

а) передбачає значну кількість вимог та обмежень щодо використання ПС; б) передбачає спеціальних суб'єктів – експлуатантів, які є суб'єктами авіаційної діяльності; в) передбачає певну мету, яку можна визначити, виходячи з різновидів експлуатації, зокрема видів комерційної експлуатації ПС.

Вважаємо, що експлуатація цивільних ПС представляє собою особливий порядок реалізації правомочності користування. Цей порядок спричинено значною кількістю вимог та обмежень щодо використання цивільних ПС, що спричинені:

- а) специфічними технічними характеристиками цивільних ПС;
- б) вимогами безпеки авіації;
- в) метою використання.

Незважаючи на схожість ознак, мета комерційної експлуатації ПС є набагато вужчою за мету експлуатації загалом: забезпечення здійснення таких видів авіаційної діяльності як повітряні перевезення та авіаційні роботи.

У разі здійснення комерційної експлуатації суб'єкти господарювання виступають у правовому статусі комерційного експлуатанта, відтак це може бути: комерційний експлуатант повітряного транспорту та комерційний спеціалізований експлуатант [148, с. 730].

Загалом, оцінюючи поняття «комерційна експлуатація», можемо виділити такі основні її ознаки:

- а) наявність значної кількості вимог та обмежень щодо використання цивільних ПС;
- б) спеціальний суб'єкт здійснення комерційної експлуатації – комерційні експлуатанти, які є суб'єктами господарювання, та поділяються на комерційних експлуатантів повітряного транспорту й комерційних спеціалізованих експлуатантів;
- в) наявна мета – забезпечення здійснення таких видів господарської діяльності як повітряні перевезення та авіаційні роботи.

Правове регулювання комерційної експлуатації ПС здійснюється низкою законних та підзаконних нормативно-правових актів, зокрема значною кількістю авіаційних правил України. При цьому, основним підзаконним нормативно-правовим

актом, який врегульовує відповідні відносини, є АПУ № 682 «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації».

Мета цієї роботи не дозволяє провести повне дослідження та навести аналіз усіх обов'язкових правил щодо наведених видів експлуатації. Звернемося до загального переліку вимог, які ставляться до комерційної експлуатації і які є спільними для обох різновидів експлуатації. Так, виходячи з ознак однорідності та спорідненості цих вимог, їх можна поділити на 9 груп: технічно-організаційні вимоги; загальні вимоги до системи управління; вимоги до ведення записів; вимоги до персоналу; вимоги до правовідносин з іншими суб'єктами; вимоги до обладнання та технічної експлуатації; нормативно-документальні вимоги; вимоги до авіаційної безпеки кабіни льотного екіпажу; вимоги щодо доступу ДАСУ до певних об'єктів [148, с. 734].

З огляду на те, що в АПУ № 682 відсутнє поняття «комерційна спеціалізована експлуатація», пропонуємо доповнити пункт 5 розділу I АПУ № 682 абзацом 3 такого змісту: «комерційна спеціалізована експлуатація – вид спеціалізованої експлуатації, який доступний для громадськості за плату або іншу цінну винагороду, або коли вона не доступна для громадськості й виконується за контрактом між експлуатантом та замовником, де останній не має контролю над експлуатантом». Розділ III АПУ № 682 слід доповнити пунктом 11 наступного змісту: «Комерційну експлуатацію складають комерційна експлуатація повітряного транспорту та комерційна спеціалізована експлуатація» [148, с. 729].

Окремої уваги потребує питання класифікації ПС. Пропонуємо здійснювати класифікацію, виходячи з таких критеріїв: за експлуатаційною готовністю, за ознакою пілотованості та за ознакою законодавчо визначених конструктивних особливостей [146, с. 144].

Згідно з класифікацією цивільних ПС за ознакою їх експлуатаційної готовності можна виділити окремий вид цивільних ПС – експериментальні ПС. Зазначимо, що цей різновид ПС має підвиди: прототипи, модифіковані ПС та нові ПС [146, с. 143].

Відповідно до ст. 38 ПКУ, можна окремо виділити такі види цивільних ПС:

а) прототип цивільного ПС – це ПС нової конструкції, призначене для використання як цивільне повітряне судно, на якому проводяться випробування з метою сертифікації типової конструкції;

б) модифіковане цивільне ПС – це цивільне ПС, на якому вперше встановлені нові компоненти або обладнання, що впливають на характеристики повітряного судна або призначені для розширення його експлуатаційних обмежень і на якому проводяться випробування з метою схвалення встановлення цих компонентів або обладнання. До модифікованого цивільного повітряного судна також належить цивільне повітряне судно, на якому проводяться випробування з метою розширення експлуатаційних обмежень без встановлення нових компонентів або обладнання;

в) нове цивільне повітряне судно – це серійно виготовлене цивільне повітряне судно, на якому проводяться приймальні випробування з метою підтвердження його характеристик характеристикам схваленої типової конструкції.

Можна стверджувати, що згадані підвиди експериментальних ПС не підлягають звичайній експлуатації, зокрема комерційній, а тому не можуть використовуватись для здійснення авіаційної діяльності, яка пов'язана із використанням повітряного простору.

Згідно з ч. 1 ст. 43 ПКУ, виріб авіаційної техніки серійного виробництва, зокрема всі серійні цивільні ПС, повинні мати затверджений сертифікат типу. Відповідно до положень цієї ж статті, сертифікат типу й сертифікація змін до нього, у тому числі додаткові сертифікати типу, видаються розробнику за його заявкою, якщо заявник довів, що виріб відповідає сертифікаційному базису для типової конструкції. Більш детально процедура надання сертифікатів типу визначена у главі В розділу II АПУ № 529 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних із ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника».

Згідно зі ст. 21.А.41 гл. В Р. II АПУ № 529, сертифікат типу та обмежений сертифікат типу цивільних ПС включають певний перелік положень та документів, одними із яких є типова конструкція. Тобто прототип цивільного ПС використовується з метою випробувань для сертифікації типової конструкції, яка міститься в сертифікаті типу. Такі випробування передбачені ст. 21.А.33. та 21.А.35

АПУ № 529 у вигляді випробувань та льотних випробувань. Логічно резюмувати, якщо ці ПС використовуються для схвалення типової конструкції та отримання сертифікату типу, то самі вони не мають таких сертифікатів та затверджених типових конструкцій.

Щодо модифікованих цивільних ПС, то вони використовуються для випробувань з метою схвалення встановлення нових компонентів або обладнання та/або розширення експлуатаційних обмежень. Оригінальні, немодифіковані версії таких цивільних ПС вже мають сертифікат типу. Однак, оскільки модифіковані цивільні ПС передбачають зміни до типової конструкції та/або розширення експлуатаційних обмежень, то це, у свою чергу, потребує внесення змін до сертифікатів типу. Правове регулювання такого виду відносин передбачає внесення змін до сертифікату типу або видання додаткового сертифікату типу, відповідно з главою D та глави E розділу II АПУ № 529 відповідно. Тобто, як і у випадку з прототипами ПС, модифіковані ПС не мають затверджених сертифікатів типу, на відміну від тих цивільних ПС, модифікаціями яких вони виступають.

Нові цивільні ПС, з огляду на формулювання ст. 38 ПКУ, уже мають належні сертифікати типу та є серійними цивільними ПС. Тим не менш, вони визначаються такими, що не пройшли належних перевірок самого виробника щодо своєї відповідності.

Детальний аналіз положень п. б) абз. 1 ст. 21.А.163. та п. с) абз. 1 ст. 21.А.165. АПУ № 529 та заяви визначено в Додатку 8 до Авіаційних правил вказує, що підтвердження характеристик ПС характеристикам схваленої типової конструкції є правом та одночасно обов'язком виробника такого серійного ПС. За результатами такої перевірки виробник повинен подати заяву про відповідність компетентному органу, яким на даний час є ДАСУ.

Окрім того, для отримання сертифікату льотної придатності необхідна наявність заяви про відповідність згідно з п.п. і) п.п. 2) п. б ч. 21.А.174 глави Н розділі А АПУ № 529. Відповідно до п.п. 2) п. с ч. ОРО.АОС.100 АПУ № 529, цей сертифікат необхідний для сертифікату комерційного експлуатанта, без якого неможливо здійснювати комерційну експлуатацію.

Пропонуємо окремо виділити вид повітряного судна – готове (вироблене) повітряне судно. Цей вид цивільних повітряних суден вказує на серійно виготовлене цивільне повітряне судно, на якому було проведено всі приймальні випробування, підтверджено його характеристики шляхом схвалення типової конструкції та яке може бути об'єктом експлуатації за умови проходження передбачених законодавством та Авіаційними правилами України процедур. Тому пропонуємо доповнити ст. 38 ПКУ частиною 7 такого змісту: «Готовим (виробленим) цивільним повітряним судном вважається серійно виготовлене цивільне повітряне судно, на якому було проведено усі приймальні випробування, підтверджено його характеристики, схвалено типову конструкцію та яке може експлуатуватись за призначенням за умови проходження передбачених законодавством та Авіаційними правилами України процедур та вимог».

Отже, за ознакою експлуатаційної готовності, цивільні ПС поділяються на експериментальні та готові (вироблені) ПС.

Класифікація ПС може бути проведена за ознакою законодавчо визначених конструктивних особливостей. По-перше, ПКУ не містить чіткий або вичерпний перелік таких ПС. Більше того, у ПКУ взагалі відсутні спроби якимось чином усвідомлено врегулювати це питання. По-друге, наявні дві різні класифікації в підзаконних нормативно-правових актах суперечать одна одній, незважаючи на те, що вони обидві передбачені в одному нормативно-правовому акті [146, с. 143-144].

Так, перша класифікація загалом передбачає різні види цивільних ПС, визначених в АПУ № 153 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні», затверджених наказом ДАСУ від 05.02.2019 № 153. Друга ж закріплена в додатку до наведених авіаційних правил та має використовуватись лише для заповнення заявки на реєстрацію ПС. У другій класифікації відсутні такі цивільні ПС, які передбачені першою: дельтаплани, мотодельтаплани, мотопараплани, мотопланери. Також відсутнє визначення належності куль-пілотів, метеорологічних радіозондів та дистанційно-пілотованих ПС. З іншого боку, класифікація, яка наведена в додатку, відповідає класифікації, що наведена в додатках до Міжнародної конвенції з цивільної авіації.

На нашу думку, можна інтегрувати передбачені класифікації в одну. За основу взяти класифікацію, передбачену в додатку 8 до АПУ № 153. Наприклад, метеорологічні радіозонди та кулі-пілоти фактично є різновидами аеростатів. У спеціальній літературі зазначено, що до складу метеорологічних радіозондів входять гумові кулі, завдяки яким вони підіймаються в повітря [147; 157, с. 1-2]. Отже, вони є різновидами повітряних куль. Кулі-пілоти також фактично є різновидом повітряної кулі, які є не прив'язаними. Оскільки метеорологічні радіозонди мають підійматись високо в атмосферу, до 30 км, то обґрунтовано вважати, що вони не є прив'язаними.

У спеціальних джерелах визначено повітряні кулі як синоніми до слова аеростат, а саме є видом сферичного аеростату [158, с. 11]. Отже, метеорологічні радіозонди та кулі-пілоти є видами вільних сферичних аеростатів. У межах інтегрованої класифікації видається логічним визначити їх як різновиди вільних сферичних аеростатів.

Окрему увагу слід звернути на мотопланери. Згідно з класифікацією у додатку 8 АПУ № 153, планери як літальні апарати відносяться до категорії «важчі за повітря», відносяться до категорії «без двигуна», так як у них відсутній двигун. У свою чергу, згідно з п. 3 р. I АПУ № 153 та на підставі аналізу технічної літератури, мотопланери є планером з поршнеvim двигуном. На нашу думку, АПУ визначають мотопланери як різновид планерів. Вважаємо, що такий підхід є обґрунтованим, тому в межах інтегрованої класифікації, мотопланери слід визначати різновидом планерів.

Аналогічним чином можна визначити місце паропланів, дельтапланів, мотопаропланів та мотодельтапланів. Так, згідно з п. 3 р. I АПУ № 153, пароплани та дельтаплани не мають двигунів. У цей же час у технічній літературі відзначається, що ці види ПС входять до категорії «важчі за повітря» [159, с. 21].

Враховуючи сучасні реалії, розвиток у проектуванні та виробництві авіаційної техніки, можна констатувати актуальність питання щодо кваліфікації окремих видів ПС. Зокрема, це стосується такого виду ПС як екраноплан. До цього часу триває дискусія щодо визначення норм, які мають регулювати відносини щодо використання цього об'єкту: морське право або повітряне право. У спеціальній літературі

запропонований підхід, за яким належність до певної галузі права визначається на підставі здатності до тривалого польоту вище межі ефекту екрану [160, с. 935].

Частиною 47 АПУ № 153 передбачені такі категорії повітряних суден: легке повітряне судно – повітряне судно, яке має максимальну злітну масу не більше ніж 5700 кг; надлегке повітряне судно – повітряне судно, яке має не більше двох місць, включно з місцями екіпажу, та максимальну злітну масу не більше ніж 450 кг (для варіантів гідро- і спецпризначення із встановленим обладнанням – 495 кг); дуже легке повітряне судно – повітряне судно, яке має не більше двох місць, включно з місцями екіпажу, та максимальну злітну масу не більше, ніж 750 кг. Для дуже легкого гвинтокрила максимальна злітна маса – не більше ніж 600 кг. Згідно з Проектом Закону №13463 від 10.07.2025 «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо спрощеного режиму експлуатації надлегких повітряних суден», пропонується запровадження спрощеного режиму експлуатації надлегких повітряних суден, який характеризують такі основні положення:

- надлегкі повітряні судна можуть експлуатуватися їх власниками або іншими особами, які володіють ними на законних підставах, без отримання свідоцтва пілота повітряного судна та без сертифіката експлуатанта.;

- керування надлегким повітряним судном має право здійснювати особа, яка одночасно відповідає таким вимогам: 1) досягла віку 21 року; 2) пройшла безкоштовний онлайн-курс з основ повітряної безпеки, а також успішно склала підсумкове тестування за результатами відповідного навчання; 3) протягом останніх шести місяців не притягувалась до відповідальності за порушення вимог нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації;

- надлегкі повітряні судна підлягають електронній реєстрації їх власниками в реєстрі надлегких повітряних суден;

- центральний орган виконавчої влади у сфері цивільної авіації має право визначати в повітряному просторі пріоритетні зони польотів для надлегких повітряних суден;

- у період дії в Україні правового режиму воєнного або надзвичайного стану польоти надлегких повітряних суден дозволяються виключно за наявності

спеціального дозволу, виданого Об'єднаним центром управління використанням повітряного простору України та регулювання польотів авіації Збройних Сил України або його регіональними підрозділами (командними пунктами) у порядку, встановленому Міністерством оборони України тощо [161].

Головне науково-експертне управління Апарату ВРУ у своєму висновку зазначає дискусійні питання та наводить зауваження до законопроекту [162]. Насамперед, вважає декларативним та таким, що не відповідає вимогам юридичної визначеності правової норми, у результаті чого неможливо встановити її реальний зміст, положення ч. 2 нової ст. 461 ПКУ, яким передбачається, що надлегкі повітряні судна можуть експлуатуватися їх власниками або іншими особами, які володіють ними на законних підставах, без отримання свідоцтва пілота повітряного судна та без сертифіката експлуатанта. Крім того, наведене не повною мірою узгоджується з вимогами ст. 49 ПКУ, якими визначається, що особа, яка належить до авіаційного персоналу, повинна мати належним чином оформлене свідоцтво, згідно з Авіаційними правилами України. Також містяться зауваження щодо можливості керування надлегким повітряним судном після проходження відповідного онлайн-курсу без будь-якої практичної підготовки та одержання навичок пілотування [162].

Свої пропозиції висловило Міністерство розвитку громад та територій України. У своїй більшості вони стосуються визначення «надлегке повітряне судно». Визначення «надлегке повітряне судно», яке проектом Закону пропонується для включення до Повітряного кодексу України, не відповідає визначенню, наведеному в Federal Aviation Regulation Part 103 – Ultralight Vehicles (США), а додаток 1 до Регламенту Європейського Парламенту і Ради РЕГЛАМЕНТ (ЄС) 2018/1139 від 4 липня 2018 року про спільні правила в галузі цивільної авіації та про створення Агентства з безпеки польотів Європейського Союзу, та про внесення змін до регламентів Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2111/2005, (ЄС) № 1008/2008, (ЄС) № 996/2010, (ЄС) № 376/2014 та директив Європейського Парламенту і Ради 2014/30/ЄС та 2014/53/ЄС, а також про скасування регламентів Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 552/2004 та (ЄС) № 216/2008 та Регламенту Ради (ЄС) № 3922/91 (далі – Регламент № 1139), не містить терміну «надлегке повітряне судно»,

натомість містить перелік повітряних суден, які не підпадають під дію авіаційних правил держав – членів, а регулювання щодо таких повітряних суден визначається на рівні національного законодавства [163]. Так, термін «надлегке повітряне судно», визначений Авіаційними правилами України, в АПУ № 153, які розроблені на підставі положень Конвенції та Додатку 7 до неї, ПКУ та з урахуванням кращих європейських практик передбачає повітряне судно, яке має не більше двох місць, включно з місцями екіпажу, та максимальну злітну масу не більше ніж 450 кг (для варіантів гідро- і спецпризначення із встановленим обладнанням – 495 кг). До того ж, вимоги та процедура реєстрації таких повітряних суден вже врегульовані АПУ № 153. Також під терміном «надлегке повітряне судно» у редакції законопроекта передбачається що максимальна злітна маса такого повітряного судна не повинна перевищувати 600 кг [163]. Слід зазначити, що наказом ДАСУ від 08 жовтня 2019 року № 1360 «Про визначення застосовних вимог для сертифікації (Certification Specifications – CS)» визначені застосовані вимоги для сертифікації (CS) прийняті EASA. Такі вимоги передбачають, що під час встановлення відповідності типової конструкції повітряних суден з вагою, що не перевищує 600 кг, в Україні необхідно керуватися вимогами для сертифікації CS-VLA Very Light Aeroplanes, CS-VLR Very Light Rotorcraft та CS-LSA Light Sport Aeroplanes [163]. Вищенаведене дає підстави зробити висновок про необхідність удосконалення законодавства, спрямованого на використання основних категорій і понять однакового змісту.

Класифікація ПС може проводитися за ознакою пілотованості [146, с. 146]. З огляду на останні тенденції поширення сфери використання безпілотних повітряних суден та розвитку правового регулювання таких видів ПС в інших державах, наведений критерій класифікації видається практично обґрунтованим. Однак звертає на себе увагу той факт, що юридично існування такої класифікації передбачено лише на підзаконному рівні. ПКУ як основний нормативно-правовий акт, який регулює відносини авіаційної діяльності, не містить відповідних норм. Вважаємо за доцільне порушити питання про внесення змін до ст. 38 ПКУ відповідно до врахування аналогічних положень, які містяться в п. 1 р. III Авіаційних правил України «Загальних правил польотів у повітряному просторі України» затверджених наказом

ДАСУ від 06.02.2017 № 66/73 [164]. Зокрема пропонуємо ст. 38 ПКУ доповнити ч. 8 такого змісту: «Цивільні повітряні судна поділяються на пілотовані та безпілотні. Безпілотні ПС поділяються на керовані та некеровані».

Згідно зі ст. 1 ПКУ визначається безпілотне повітряне судно та безпілотна авіаційна система. Безпілотне повітряне судно – будь-яке повітряне судно, що експлуатується або розроблене для експлуатації автономно чи яке пілотується дистанційно без пілота на борту; безпілотна авіаційна система – безпілотне повітряне судно та обладнання для дистанційного керування ним. Відтак, поняття «безпілотна авіаційна система» є ширшим за поняття «безпілотне повітряне судно».

Згідно зі ст. 8 Конвенції, визначено загальне правило використання БПС, згідно з яким жодне повітряне судно, здатне здійснювати польоти без пілота, не здійснює політ без пілота над територією Договірної держави, окрім як за спеціальним дозволом цієї держави й згідно з умовами такого дозволу. Кожна Договірна держава зобов'язується при польоті такого повітряного судна без пілота в районах, відкритих для цивільних повітряних суден, забезпечити такий контроль цього польоту, який дозволяв би усунути небезпеку для цивільних повітряних суден.

В умовах триваючої збройної агресії рф безпілотні ПС стали невід'ємною частиною оборонної, розвідувальної й логістичної системи. Очевидно, що безпілотні ПС матимуть перспективу розвитку й у період післявоєнного відновлення, наприклад, у сфері аграрного бізнесу (аерофотозйомка, точне землеробство), будівництва (моніторинг об'єктів), енергетики (обстеження ліній передачі) тощо. Науковці вважають, що безпілотний літальний апарат (далі – БПЛА) з точки зору господарсько-правової науки та цілей господарського обороту може бути визначений як повітряний транспортний технічний засіб, сконструйований для виконання польотів без фізичної присутності пілота на борту, який функціонує в автономному режимі або дистанційно керується оператором, має визначені технічні характеристики, що забезпечують можливість виконання господарських, логістичних, технологічних, моніторингових, комунікаційних тощо функцій у цивільному або спеціалізованому секторі та підлягає правовому режиму дозволу, декларування, сертифікації або ліцензування залежно від

його маси, цільового призначення, режиму керування та сфери використання [165, с. 150]. З означеного визначення вбачаються такі ключові ознаки БПЛА:

- 1) відсутність пілота на борту;
- 2) функціональна автономність або дистанційне управління;
- 3) можливість виконання господарських (економічних) завдань;
- 4) наявність технічної інфраструктури та програмного забезпечення, оскільки

система включає не лише сам апарат, а й наземну станцію керування, комунікаційні канали, датчики, модулі, тобто БПЛА є інфраструктурним об'єктом господарської діяльності;

- 5) правова регламентація господарського обігу;

- 6) обмеження щодо використання та зонального доступу [165, с. 150].

Вважаємо слушним висновок про функціональну відмінність БПЛА від інших об'єктів господарського обігу, оскільки БПЛА: не є ані традиційним повітряним судном (через відсутність пілота), ані звичайним товаром, що підпадає під загальний режим згідно з Цивільним кодексом України. БПЛА підпадають під авіаційне, митне, податкове правове регулювання, правове регулювання зовнішньо-економічної діяльності, й залучаються до господарського обігу як інфраструктурні об'єкти (через інтеграцію з ІТ, логістикою, агросектором тощо) [165, с. 150].

На думку Похиленко І.С., потребують окремого аналізу положення Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування правоохоронними органами безпілотних повітряних суден та протидії їх незаконному використанню» від 13.07.2023 № 3232-IX. Основними новелами є:

- 1) введення нових дефініцій: «безпілотне повітряне судно», «безпілотна авіаційна система», «дистанційний пілот», «обладнання для дистанційного керування безпілотним повітряним судном»;

- 2) розширення повноважень правоохоронних органів: здійснювати контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору України під час охорони державного кордону, захисту об'єктів критичної інфраструктури, важливих державних об'єктів, тощо; використовувати БПЛА для припинення порушень порядку й правил використання повітряного простору України; застосовувати засоби

та/або пристрої для виявлення, припинення порушень порядку та правил використання повітряного простору України експлуатантами БПЛА;

3) встановлення заборони на: здійснення польотів БПЛА над прикордонною смугою; використання БПЛА для вчинення правопорушень або створення загрози життю чи здоров'ю людей, військовослужбовцям, об'єктам, що охороняються (обороняються) [166, с. 401-402].

В умовах євроінтеграційних процесів орієнтиром на шляху правової трансформації господарсько-правового використання БПЛА має бути законодавство ЄС. На думку Деркач Е.М., у країнах Європи існували різні правила та норми, які регулювали використання дронів, однак з 2019 року почався процес уніфікації нормативно-правових актів [78, с. 54]. До уніфікуючих нормативно-правових актів можна віднести акти ЄС, зокрема Регламент (ЄС) 2019/947 та стандарти EASA. Так, у контексті правового регулювання господарського використання БПЛА, звертають на себе увагу різногалузеві правові питання такого характеру:

- 1) обов'язковість страхування;
- 2) презумпція відповідальності оператора;
- 3) мінімальні ліміти відповідальності;
- 4) адміністративні санкції;
- 5) презумпції та докази у відповідальності за штучний інтелект;
- 6) захист права на приватність та захист даних [167, с. 49].

Окрім вищенаведеного, звертає на себе увагу проблематика безпосереднього господарсько-правового регулювання використання БПЛА відповідно до європейських стандартів. Йдеться про запровадження правової класифікації господарських операцій з використанням БПС залежно від ризику:

- 1) «відкрита» категорія;
- 2) «спеціальна» категорія»;
- 3) «сертифікована» категорія. Разом з цим додаються питання операційних дозволів, операційних декларацій, сертифікацій оператора, ліцензування пілотів тощо [167, с. 50].

На нашу думку, БПЛА є окремим видом ПС, досвід використання яких дозволяє встановити особливості правового режиму та порядку використання. Отже, відповідно до основних нормативних актів ЄС та на підставі норм ПКУ ДАСУ мають бути розроблені Авіаційні правила України, що регулюватимуть порядок використання БПЛА в Україні.

Оскільки БПЛА експлуатуються в повітряному просторі разом із пілотованими повітряними суднами, БПЛА підпадають під дію Регламенту ЄС про спільні авіаправила незалежно від їх експлуатаційної маси. У Регламенті ЄС про спільні авіаправила зазначено, що для імплементації ризик-орієнтованого підходу й принципу пропорційності потрібно передбачити для держав-членів рівень гнучкості стосовно експлуатації безпілотних повітряних суден, з урахуванням різних характеристик місцевості в окремих державах-членах, таких як щільність населення, одночасно забезпечуючи належний рівень безпеки. Аналіз Регламенту ЄС про спільні авіаправила дозволяє визначити основні положення, які мають бути передбачені в Авіаційних правилах України, які визначатимуть порядок використання БПЛА:

1. Вимоги, що застосовуються до БПЛА. Регламент ЄС про спільні авіаправила передбачає, що БПЛА та їхні двигуни, повітряні гвинти, частини, невстановлене обладнання й обладнання для дистанційного контролю, а також персонал, у тому числі дистанційні пілоти, і організації, залучені до відповідної діяльності, повинні відповідати суттєвим вимогам, визначеним у додатку IX до наведеного регламенту.

2. Вимоги, які стосуються електромагнітної сумісності й радіочастотного спектру, для забезпечення уникнення викликаних БПЛА шкідливих радіозавад, а також для забезпечення ефективного користування та підтримання ефективного користування радіочастотним спектром.

3. Вимоги щодо реєстрації БПЛА й експлуатантів безпілотних повітряних суден з огляду на ризики, які БПЛА можуть представляти для безпеки, приватності, захисту персональних даних, захищеності довкілля, підлягають встановленню. Слід звернути увагу на те, що Регламент ЄС про спільні авіаправила передбачає створення цифрової, гармонізованої національної системи реєстрації, у який повинна

зберігатися інформація щодо БПЛА й експлуатантів безпілотних повітряних суден. Національна система реєстрації повинна відповідати застосовному праву ЄС і національному праву про приватність і опрацювання персональних даних; інформація, яка зберігається у таких системах реєстрації, повинна бути легкодоступною.

4. Вимоги щодо сертифікації персоналу та організації, які залучені до проектування, виробництва, технічного обслуговування й експлуатації БПЛА. Слід звернути увагу на те, що згідно з Регламентом ЄС про спільні авіаправила повинні бути враховані, зокрема, тип, масштаб і складність експлуатації БПЛА, у тому числі, чи відкрита експлуатація для осіб з населення; якою мірою така експлуатація ставить під загрозу інший повітряний рух або осіб чи власність, які перебувають на землі; призначення польоту й тип використовуваного повітряного судна; складність і характеристики залученого БПЛА.

Використання ПС має особливості згідно зі ст. 22 Угоди про спільний авіапростір. Згідно з цією статтею, авіаперевізники мають право здійснювати повітряні перевезення на договірних лініях з використанням повітряного судна з екіпажем або без екіпажу за угодою про лізинг, укладеною з будь-яким авіаперевізником. Відповідно до наведеного, експлуатант – це не завжди власник ПС, експлуатант може використовувати ПС на підставі договору мокрого або сухого лізингу. ПКУ визначає:

2) лізинг з екіпажем (мокрый лізинг) – лізинг, за умовами якого повітряне судно включено до сертифіката експлуатанта – лізингодавця, який несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів;

3) лізинг без екіпажу (сухий лізинг) – лізинг, за умовами якого повітряне судно включено до сертифіката експлуатанта – лізингоодержувача, який несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів.

Відтак, вважаємо за доцільне розмежовувати відносини власності на повітряне судно, а також відносини, що виникають у зв'язку із іншими законними підставами для використання ПС.

## 2.2. Правовий режим аеропортів та аеродромів

У процесі здійснення авіаційної діяльності використовуються різні об'єкти інфраструктури повітряного транспорту. Особливої уваги потребує питання про правовий режим аеродромів та аеропортів. Використання цих об'єктів транспортної інфраструктури пов'язується із особливостями використання ПС. Зазначимо, що ці об'єкти співвідносяться з ПС так само, як автомобільні дороги з автомобілями, або потяги із залізничною колією. Без аеродромів та аеропортів ПС не можуть виконувати польоти, тобто використовуватися за призначенням. Без аеродромів та аеропортів неможливо здійснювати обслуговування ПС. Завдяки послугам, які надають оператори аеродромів та аеропортів, можна говорити про здійснення різних видів авіаційної діяльності.

Згідно з п.п. 12 і 17 ч. 1 ст. 1 ПКУ, аеродром і аеропорт є об'єктами інфраструктури повітряного транспорту:

а) аеродром – це визначена ділянка земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди й обладнання, призначена повністю чи частково для вильоту, прибуття, стоянки та руху по такій поверхні повітряних суден;

б) аеропорт – комплекс споруд, що призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування й має для таких цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання;

Отже, родовою ознакою для наведених об'єктів інфраструктури є таке:

а) аеродром є «ділянкою земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди й обладнання»;

б) аеропорти є «комплексом споруд». Отже, із позицій права, аеропорти та аеродроми визначаються як майно, майнові об'єкти, а не суб'єкти.

Роль суб'єктів щодо визначених об'єктів інфраструктури повітряного транспорту виконують «експлуатанти» аеродромів та аеропортів. Наведені категорії передбачені п. п. 34 та 35 ч. 1 ст. 1 ПКУ.

На нашу думку, законодавчі дефініції цих понять потребують вдосконалення.

Звернемося до поняття «аеродром». Згідно з родовою ознакою, аеродромом є визначена ділянка земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди й обладнання. Відтак можна зробити висновок про те, що аеродром представляє собою певну сукупність майнових об'єктів. Також логічним видається те, що всі майнові об'єкти, які входять до згаданої сукупності, за своєю правовою природою є в більшості нерухомим майном. Серед цього нерухомого майна є земельна ділянка. Складовою аеродрому є «водна поверхня».

На нашу думку, правова дефініція «аеродрому» є невдалою, не відображає свої характерні родові та видові ознаки. Тому видається за доцільне спроба розкрити основні ознаки «аеродрому» та запропонувати нову правову дефініцію.

Вважаємо, що для формування більш вдалої дефініції та визначення відповідності ознак правового поняття «аеродром» необхідно звернутися до ДСТУ 3228-95 «Аеродроми цивільні. Терміни та поняття». Зазначено, що аеродром – це земельна ділянка, спеціально обладнана для зльоту, посадки, руління та стоянки літаків, що включає летовище й регламентовані зони радіосвітлотехнічних засобів, розташованих у межах основного землевідводу, і використовується для господарських потреб [168, с. 40].

У проєкті ДБН В.2.2-XX:2022 «Будівлі та споруди. Аеродроми» наведено визначення аеродромному комплексу як сукупності будівель, споруд, об'єктів інженерного забезпечення та обладнання аеродрому, об'єднаних цільовим призначенням, зведення яких здійснюється, як правило, за єдиною проєктною документацією: аеродром, об'єкти радіотехнічного забезпечення, світлосигнальне обладнання, очисні споруди, об'єкти аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, відокремлені ділянки розміщення об'єктів інженерного забезпечення аеродрому, тощо. Зазначимо, що наведений проєкт поки не прийнятий як державний будівельний стандарт, над ним триває робота, він спрямований на заміну наразі чинного та застарілого змістовно СНиП 3.06.06-88 «Аэродромы» [169, с. 15]

Аналіз наведених визначень дозволяє зробити висновок про те, що правова дефініція «аеродрому» та дві вищенаведені дефініції змістовно мають багато спільного. Фактично, у якості родової ознаки, вони дозволяють акцентувати на тому,

що аеродром є сукупністю певних майнових об'єктів, які мають ознаки нерухомого майна.

У Регламенті Комісії (ЕУ) № 139/2014 від 12 лютого 2014 року щодо визначення вимог та адміністративних процедур, пов'язаних із аеродромами, відповідно до Регламенту (ЕС) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради (далі – Регламент 139/2014), який регулює питання сертифікації аеродромів, наявна така дефініція поняття «аеродроми»: «...a defined area (including any buildings, installations and equipment) on land or water or on a fixed, fixed offshore or floating structure intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft» [170]. Згідно з перекладом, мова йде про визначений простір (включно з будь-якими будівлями, спорудами та обладнанням) на земній або водній поверхні або на статичній чи плавучій структурі на водній поверхні, які повністю чи частково призначені для прибуття, відбуття та переміщення по їх поверхні повітряних суден. Наведений переклад не відповідає визначенню, яке наведено у ПКУ. Вважаємо, що при формуванні дефініції в ПКУ автори спиралися саме на Регламент 139/2014. Однак, застосовуючи переклад, дефініція отримала інший зміст в частині родової ознаки. Зазначимо, що слово «area», яке є родовою ознакою для наведеної дефініції, означає простір, район, площу [171, с. 768].

На нашу думку, використання різних змістовних значень одного поняття є недоліком правового регулювання. Так, у п. 2 ч. 1 ст. 3 Закону України «Про оренду державного та комунального майна», аеродром кваліфікується як «об'єкт, який забезпечує виконання державою своїх функцій, забезпечує обороноздатність держави, її економічну незалежність, та об'єкти права власності Українського народу, майно, що становить матеріальну основу суверенітету України». У свою чергу, згідно ч. 1 ст. 75 ПКУ, йдеться про аеродроми, які перебувають у державній та комунальній власності, а згідно з ч. 3 ст. 75 ПКУ, державний або комунальний аеродром може передаватися приватному інвестору відповідно до договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, у тому числі концесійного договору, договору оренди, а також бути предметом інших договорів, що укладаються за правилами, визначеними законодавством України [172]. Відтак можна констатувати, що, за

законодавством, аеродром є майновим об'єктом; цей об'єкт може знаходитись в господарському або цивільному обороті; щодо нього можуть виникати права та обов'язки.

Згідно з законодавчою дефініцією, аеродром – це декілька майнових об'єктів: безпосередньо земельна ділянка та споруди на ній (об'єкти нерухомого майна). Тобто аеродром може представляти собою декілька речових об'єктів. Разом із тим, застосування існуючої законодавчої дефініції унеможлиблює наголошення на тому, що аеродром є об'єктом майнових прав, щодо якого можуть виникати права та обов'язки. Згідно з поняттям, яке наведено у Регламенті 134/2014, неможливо провести кваліфікацію аеродрому як об'єкта майнових прав. Правове регулювання «простору» разом із майном у такому «просторі» українським законодавством не передбачено.

Можемо констатувати на тому, що вирішення питання щодо поняття аеродрому може відбуватися в площині теоретично-правових підстав та аналізу практичного досвіду. Для пошуку вирішення відповідних проблем слід звернутись до правових висновків вчених, предметом дослідження яких були аналогічні питання. Оскільки це питання не знайшло доктринального висвітлення в повітряному праві, звернемося до висвітлення аналогічного питання в морському праві.

Згідно з п. 6 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про морські порти» (далі – ЗУ «Про морські порти»), морським портом є визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших, пов'язаних з цим, видів господарської діяльності [173]. Зазначимо, що поняття дефініції та ознаки морського порту є схожими з ознаками аеродрому.

Щодо доктринальних підходів, то Драпайло Ю.З. зазначає, що морський порт є сукупністю об'єктів морської інфраструктури, деякі з яких можуть об'єднуватись у цілісні майнові комплекси – морські термінали» [174, с. 106]. Автором запропоноване доктринальне визначення морського порту, яке напрацьовано з господарсько-правових позицій. Отже, мова йде про «сукупність об'єктів портової інфраструктури, що розміщується на певній території та акваторії та використовуються суб'єктами

портової влади та/або суб'єктами портового господарства з метою надання послуг/виконання робіт в інтересах суб'єкта господарювання – споживачів портових послуг/робіт та пасажирів» [174, с. 106]. Відтак, наведене доктринальне визначення дозволяє стверджувати, що морський порт є майновим комплексом, сукупністю об'єктів портової інфраструктури, а не певної території [174, с. 106]. Разом з тим, Драпайло Ю.З. виступає проти визначення морських портів як цілісних майнових комплексів. Аргументом для такої позиції слугує те, що морські порти включають об'єкти портової інфраструктури, які: а) можуть мати різний правовий режим; б) до складу морських портів входять менш укрупнені майнові комплекси – морські термінали [174, с. 106].

Такий підхід видається дещо помилковим. Різні правові режими майнових об'єктів, які становлять морський порт, не є проблемою для кваліфікації останнього як цілісного майнового комплексу, виходячи з положень ГКУ, який діяв до 2025 року. У теоретичній площині навіть різні правові режими складових морського порту, якщо в конкретному випадку усі вони передбачають однакові правила набуття, наприклад, для певних суб'єктів та/або в певних випадках, то в такому разі морський порт може визнаватись об'єктом майнових прав щодо якого виникають майнові права та обов'язки, а значить він може вважатись цілісним майновим комплексом. Навіть якщо в межах національного законодавства таких випадків не передбачено, з теоретично-правової точки зору морський порт все одно може бути цілісним майновим об'єктом. Лише в площині юридичної практики будуть відсутні випадки вчинення майнових правочинів саме щодо морського порту, як майнового об'єкту. Також слушною є думка про те, що морський порт є складним об'єктом, який складається з об'єктів портової інфраструктури [174, с. 105]. Отже, морський порт є складною річчю. На думку Яроцького В.Л., складними законодавство визначає певну сукупність речей, які у цивільному обороті та при їх використанні утворюють єдине ціле. Складні речі об'єднані єдиним господарським або споживчим призначенням, що дає змогу використовувати їх за призначенням як одну річ (наприклад, меблевий гарнітур, столовий сервіз, колекція монет, марок та ін.). Кожна із речей, з яких вони складаються, може використовуватися за призначенням і окремо одна від одної, але

в цьому випадку втрачає своє призначення як складова частина складної речі. Дія правочину, вчиненого щодо складної речі, поширюється на всі окремі речі, які її складають, якщо договором не визначено інше» [175, с. 149]. Також слід звернути увагу на те, що речі, які входять до складу, об'єднані однаковими видовими ознаками. Частини складної речі не мають між собою фізичного зв'язку і кожна з них може використовуватись самостійно за тим же призначенням, що й усі інші. Але значення всієї сукупності речей в тому, що разом вони використовуються за загальним призначенням, виконуючи певну функцію. Правочин щодо складної речі поширюється на всі її складові частини, якщо інше не встановлено договором» [176, с. 82].

Слушною є думка Сліпченко А.В. про те, що в окремих випадках неподільною річчю виступає сукупність однорідних або різнорідних речей, об'єднаних загальним призначенням, назвою. Фактично їх можна поділити в натурі як фізично, так і юридично. Більше того, частини такої сукупності можуть розглядатися самостійними об'єктами цивільних прав та навіть використовуватись самостійно за тим же призначенням, що й усі інші частини, але саме у своїй сукупності такі речі забезпечують можливість повною мірою задовольняти певні потреби учасників цивільних відносин або мають значну цінність. Наприклад, меблевий гарнітур, бібліотека, колекція, автомобіль, стіл тощо. Така неподільна сукупність – це складна річ. Залежно від характеру внутрішніх зв'язків між об'єктами всередині означеної сукупності виділяють складені та збиральні речі» [177, с. 116].

Відповідно до наведеного, можна виділити два наукові підходи до визначення правової природи складних речей: а) кожна із речей, яка входить до складу складної речі, може використовуватися за призначенням, а також окремо одна від одної; б) частини складної речі можуть використовуватись самостійно за тим же призначенням, що й усі інші частини. Тобто частки складної речі можуть використовуватись за своїм призначенням, яке в кожній з них може бути різним, або вони всі використовуються за одним і тим самим призначенням. На нашу думку, заслуговує на підтримку підхід, за якого кожна частина складної речі може

використовуватись за різним призначенням, а не разом з усіма іншими. Такий підхід прослідковується в матеріалах судової практики.

Так, у мотивувальній частині рішення від 20.10.2022 № 914/2599/19 Господарський суд Львівської області зазначає, що автостоянка є складною річчю із великою кількістю складових частин, котрі пов'язані спільним призначенням, і які не можуть бути відокремлені без їх пошкодження або істотного знецінення» [178]. До складу автостоянки як складної речі Господарський суд Львівської області відносить вбиральні, огорожі, вольєр, естакаду та замощення. Верховний Суд у постанові від 20.10.2021 № 904/3125/19 вказав на таке: об'єкти нерухомості, що належать позивачу на праві приватної власності, є складною річчю, за призначенням – автостоянка, яка складається з основних будівель і допоміжних навісів, огорожі, які разом представляють собою єдине ціле та не можуть використовуватися відокремлено від стоянки без їх пошкодження або істотного знецінення, у зв'язку із чим на них розповсюджується тотожній правовий режим» [179]. Отже, автостоянка кваліфікується судом як складна річ, хоч її складові частини використовуються окремо за різним призначенням.

Отже, морський порт є не лише цілісним майновим комплексом, а й складною річчю. З огляду на те, що морський порт є об'єктом господарських відносин та має правову природу складної речі, усі вимоги, що ставляться до нього поширюються також і на його складові, якщо інше не встановлено законом. Іншим є правовий режим об'єктів портової інфраструктури, оскільки маємо говорити про належність складових різним суб'єктам на підставі державної, комунальної або приватної власності в межах одного морського порту. Це не може бути підставою для вибуття цих складових об'єктів портової інфраструктури, власне зі складу морського порту, як складної речі. Це лише свідчить про те, що використання, володіння та розпорядження морським портом зазнало відповідних змін.

Керуючись вищенаведеним, за аналогією з морським портом, можна визначити особливості правового режиму аеродромів. Вважаємо, що аеродром не є цілісним майновим комплексом, а за правовою природою він є складною річчю.

Слід звернути увагу на те, що наукова праця Драпайла Ю.З. була оприлюднена в 2013 році з урахуванням чинних на той час нормативно-правових актів. Необхідно з'ясувати, чи можливо на даний час говорити про аеродром як про цілісний майновий комплекс. Для з'ясування цього питання звернемося до національного законодавства та юридичної літератури. Згідно ч. 3 ст. 66 ГКУ в редакції від 01.01.2013 р. на яку посилався автор у своїй роботі, йшлося насамперед про те, що цілісний майновий комплекс підприємства є нерухомістю і може бути об'єктом купівлі-продажу та інших угод. Однак згідно з п.п. 1 п. 7 прикінцевих та перехідних положень ЗУ «Про оренду державного та комунального майна», слова «цілісний майновий комплекс» у всіх відмінках і числах підлягали заміні словами «єдиний майновий комплекс» у відповідному відмінку й числі. Відповідно до ч. 1 та ч. 2 с. 191 ЦКУ, підприємство є єдиним майновим комплексом, що використовується для здійснення підприємницької діяльності.

На думку Олефіренко А.М., виходячи з визначення в ч. 2 ст. 191 ЦК України складу підприємства як єдиного майнового комплексу, усі матеріальні та нематеріальні об'єкти, які до нього включаються умовно можна поділити на чотири групи:

- 1) матеріальні активи;
- 2) майнові права та обов'язки;
- 3) нематеріальні активи;
- 4) особливі нематеріальні елементи» [180, с. 81-82, 149].

Наведене дозволяє зробити висновок про те, що одним поняттям «підприємство» охоплюється дві правові категорії. У цивільному законодавстві воно використовується для позначення певного відокремленого нерухомого майна. Інший висновок зроблений Гнатюком Т.М., він не погоджується з думкою Олефіренко А.М. щодо двох різних правових категорій, позначених одним терміном, та наголошує на тому, що підприємство є суб'єктом правовідносин, а єдиний майновий комплекс підприємства – об'єктом цивільних прав та обов'язків [181, с. 45]. Автор вважає, що єдиний майновий комплекс підприємства можна розглядати у вигляді сукупності речей та пов'язаних з ними майновими правами [181, с. 23-25].

Отже, порівнюючи та аналізуючи вищенаведені позиції вчених, колишнє та сучасне правове регулювання, можна стверджувати, що в якості родової ознаки аеродрому не можна використовувати поняття «єдиний майновий комплекс», «цілісний майновий комплекс». Аеродром не передбачає та не може передбачати нематеріальні об'єкти, активи або блага у своєму складі, адже є лише сукупністю речей, рухомого та нерухомого майна. Поняття цілісного майнового комплексу та єдиного майнового комплексу не збігається із поняттям складної речі. На нашу думку, для визначення поняття «аеродром» та його родової ознаки може бути за аналогією прийнятий до уваги підхід, який застосував Драпайло Ю.З. щодо морських портів: морський порт було визначено як сукупність певних об'єктів (об'єктів портової інфраструктури), а не лише як територію.

На нашу думку, актуальним є питання щодо можливості ідентифікації аеродрому як сукупності певних об'єктів. Наявна законодавча дефініція аеродрому в ПКУ чітко вказує на наявність певних об'єктів: будівель, споруд, обладнання. Згідно з ч. 1 ст. 63 ПКУ 1 аеродром включає такі елементи (аеродромні об'єкти):

- 1) поверхні (штучні, ґрунтові або водні), призначені для посадки, зльоту, руху, стоянки повітряних суден, руху наземного транспорту на території аеродрому;
- 2) ґрунтові елементи аеродрому;
- 3) об'єкти обслуговування повітряного руху;
- 4) засоби зв'язку, навігації та спостереження;
- 5) візуальні засоби забезпечення польотів;
- 6) об'єкти та засоби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, забезпечення авіаційної безпеки, метеорологічного обслуговування, електрозабезпечення аеродрому;
- 7) споруди та мережі інженерних комунікацій, що забезпечують роботу аеродромних об'єктів.

Також згідно з ч. 1 ст. 75 ПКУ, до аеродромних об'єктів відносяться: посадкові смуги, руліжні доріжки, перони.

Видається очевидним, що всі аеродромні об'єкти можуть бути виокремлені як окремі речі. Зокрема згідно зі ст. 75 ПКУ можна визначити:

1. Аеродроми та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, інші елементи аеродромів), що забезпечують безпеку польотів та перебувають у державній чи комунальній власності, не підлягають відчуженню, продажу, приватизації, обміну, передачі в заставу;

2. Майно, призначене для наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, обробки багажу, пошти, вантажу, об'єкти неавіаційних видів діяльності можуть бути об'єктами договору публічно-приватного партнерства, концесійного договору, договору оренди в установленому законодавством порядку, за умови що не змінюється цільове призначення такого майна (таких об'єктів);

3. Державний та/або комунальний аеродром та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, інші елементи аеродромів), злітно-посадкові майданчики можуть передаватися приватному інвестору відповідно до договору публічно-приватного партнерства або концесійного договору, договору оренди, а також бути предметом інших договорів, що укладаються відповідно до законодавства України.

Отже, законодавство визначає, що аеродромні об'єкти можуть бути об'єктами господарського обороту, тобто щодо аеродромних об'єктів можуть виникати майнові правовідносини, а в суб'єктів господарського права – майнові права та обов'язки.

Таким чином, можна визначити аеродромні об'єкти як майнові об'єкти, майно, речі. Слід зауважити, що перелік можливих аеродромних об'єктів, який наводиться в ПКУ не є вичерпним. Однак аналіз тих аеродромних об'єктів, які наводяться в ПКУ свідчить, що до складу аеродромних об'єктів належать речі, здебільше нерухомі, але можуть бути й рухомі. Нематеріальних об'єктів у складі аеродромних об'єктів не передбачено.

Вказуючи на родову ознаку морських портів в юридичній літературі зазначається, що вони є сукупністю об'єктів портової інфраструктури. Первинними об'єктами, із яких складається майновий комплекс морського порту та морських терміналів, є об'єкти портової інфраструктури» [174, с. 117]. У свою чергу, згідно з п. 8 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України» передбачено законодавчу дефініцію понять «рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського

порту, у тому числі акваторія, гідротехнічні споруди, доки, буксири, криголами тощо та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден тощо; інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту».

Порівнюючи взаємозв'язок між морськими портами та об'єктами портової інфраструктури, можна вважати, що аналогічний взаємозв'язок існує між аеродромом та аеродромними об'єктами.

Так, аналіз правового регулювання дозволяє визначити такі ознаки аеродромних об'єктів: а) вони є рухомими та нерухомими майновими об'єктами; б) щодо цих об'єктів можуть виникати господарсько-майнові права та обов'язки; в) аеродромні об'єкти за своїм призначенням спрямовані на забезпечення функціонування аеродромів. На нашу думку, цілком логічним є висновок про те, що аеродром є сукупністю аеродромних об'єктів.

Окремої уваги потребує питання про основні ознаки аеродромних об'єктів з огляду на визначення родової ознаки аеродрому.

Аналіз законодавчого поняття «об'єкт портової інфраструктури» дозволяє виокремити такі ознаки: а) є рухомими та нерухомими об'єктами; б) забезпечує функціонування морського порту; в) передбачає невичерпний перелік конкретних майнових об'єктів з видовими найменуванням та характеристиками; г) розташований у межах території та акваторії морського порту; г) призначений для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) у морському порту». Ознака а) є родовою, усі інші ознаки є видовими. Вважаємо, що ознака а) є характерною як родова ознака і для аеродромних об'єктів. Щодо ознаки б), то слід зауважити, що аеродромні об'єкти забезпечують функціонування аеродрому за аналогією з об'єктами портової інфраструктури та морськими портами. У межах ознаки в) можна навести конкретні види аеродромних об'єктів, визначених в ст. 66 ПКУ, або види аеродромних об'єктів, наведених в розділі «Шляхи і способи досягнення мети» Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до

2023 року, затвердженої постановою КМУ від 24.02.2016 № 126 [182]. Задля визначення ознаки г) можна звернутись до однієї з видових ознак аеродрому, що наведена в Регламенті 134/2014. Так, місцем розташування аеродромних об'єктів можна вважати земну, водну поверхню, статичну або плавучу структуру на воді, що належить до території аеродрому. Вважаємо, що ознака г) розкриває більш детально ознаку б).

На основі вищенаведеного, вважаємо, що аеродромні об'єкти – це рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування аеродрому, у тому числі поверхні, призначені для посадки, зльоту, руху, стоянки повітряних суден, руху наземного транспорту на території аеродрому, ґрунтові елементи аеродрому, об'єкти обслуговування повітряного руху, засоби зв'язку, навігації та спостереження, візуальні засоби забезпечення польотів, об'єкти та засоби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, забезпечення авіаційної безпеки, метеорологічного обслуговування, електрозабезпечення аеродрому, споруди та мережі інженерних комунікацій, що забезпечують роботу аеродромних об'єктів, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах земної, водної поверхні та/або статичної або плавучої структури на воді, що належать до території аеродрому.

Пропонуємо доповнити частину 1 статті 1 ПКУ пунктом 15-1 такого змісту: «аеродромні об'єкти – рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування аеродрому, у тому числі поверхні, призначені для посадки, зльоту, руху, стоянки повітряних суден, руху наземного транспорту на території аеродрому, ґрунтові елементи аеродрому, об'єкти обслуговування повітряного руху, засоби зв'язку, навігації та спостереження, візуальні засоби забезпечення польотів, об'єкти та засоби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, забезпечення авіаційної безпеки, метеорологічного обслуговування, електрозабезпечення аеродрому, споруди та мережі інженерних комунікацій, що забезпечують роботу аеродромних об'єктів, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах земної, водної поверхні та/або статичної або плавучої структури на воді, що належать до території аеродрому».

На відміну від родової ознаки аеродрому, предметна ознака вказує на призначення аеродрому. Таким чином вважаємо, що аеродромом є сукупність аеродромних об'єктів, призначених для забезпечення вильоту, прибуття, стоянки та руху повітряних суден. Пропонуємо викласти пункт 12 частини 1 статті 1 ПКУ у такій редакції: «аеродром – сукупність аеродромних об'єктів, призначених для забезпечення вильоту, прибуття, стоянки та руху повітряних суден».

У ПКУ передбачено класифікацію аеродромів за ознакою ПС, які використовують цей аеродром. Так, передбачено існування аеродромів цивільної авіації, аеродромів державної авіації та аеродромів спільного користування. Останні можуть використовувати ПС обох видів авіації.

У межах цієї дисертації слід звернути увагу на цивільні аеродроми та аеродроми спільного користування, оскільки аеродроми державної авіації не відносяться до сфери цивільної авіації.

Згідно зі ст. 64 ПКУ, цивільні аеродроми підлягають обліку. Особливості обліку визначені в гл. 14 р. 2 АПУ № 536 від 01.04.2021 та п. 3 р. I АПУ від 06.11.2017 № 849. Обидва підзаконні нормативно-правові акти зазначають, що облік здійснюється уповноваженим органом з питань цивільної авіації – ДАСУ. У свою чергу, ДАСУ зобов'язана здійснювати облік в електронній формі та зазначати:

- а) найменування аеродрому (вертодрому) та його місцезнаходження;
- б) код ІСАО;
- в) експлуатанта аеродрому (вертодрому);
- г) даних щодо сертифіката аеродрому (вертодрому) та додатка до сертифіката (номер/дата видачі/ревізія) (згідно АПУ № 536) або сертифікаційних умов (згідно АПУ № 849);
- г) код аеродрому;
- д) провайдера, що надає послуги з управління на пероні, із зазначенням декларації про початок діяльності (у разі наявності).

У контексті дослідження правового режиму аеродромів слід звернути увагу на наявність двох різних підзаконних нормативно-правових актів, які регулюють фактично однакові відносини та мають спільний об'єкт регулювання. До таких

нормативно-правових актів відносяться: АПУ № 536 «Правила сертифікації цивільних аеродромів України» та АПУ № 849 «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації аеродромів». Обидва нормативно-правові акти регулюють питання сертифікації та експлуатації аеродромів. Однак вони застосовуються до різних аеродромів, залежно від їх ознак.

Дія АПУ № 849 поширюється на аеродроми та експлуатантів аеродромів, які відповідають наступним умовам:

а) аеродроми, включаючи розташоване обладнання, відкриті для громадського користування та обслуговують комерційні повітряні перевезення і на них проводяться зльоти та посадки за приладами;

б) мають злітно-посадкову смугу з твердим покриттям завдовжки 800 метрів або більше або обслуговують лише гелікоптери;

в) мають злітно-посадкову смугу з твердим покриттям завдовжки 800 метрів або більше або обслуговують лише гелікоптери;

г) обслуговують більше, ніж 10 000 пасажирів на рік, та більше, ніж 850 перельотів, пов'язаних із вантажними операціями.

АПУ № 536 застосовується до всіх інших аеродромів та експлуатантів аеродромів, на які не поширюється дія АПУ № 849.

При дослідженні правового статусу аеропортів та аеродромів важливо дотримуватись термінологічної чіткості. Під терміном «аеропорт» дуже часто розуміється поняття «експлуатант аеропорту» [28, с. 160]. Безумовно, ці поняття треба розрізняти, а термін «аеродром» та «аеропорт» не слід використовувати для позначення експлуатантів.

Слід звернути увагу на те, що в ПКУ йдеться про експлуатантів аеродрому та аеропорту. В АПУ № 536 згадується про експлуатанта вертодрому.

Дефініція понять «експлуатант аеродрому» та «експлуатант аеропорту» наведена в п. 34 та п. 35 ч. 1 ст. 1 ПКУ: експлуатант аеродрому – юридична особа, що здійснює експлуатацію аеродрому; експлуатант аеропорту – юридична особа, що є утримувачем сертифіката аеродрому та має сертифікат на право здійснення діяльності з наземного адміністрування в аеропорту.

Порівняння наведених дефініцій дозволяє зробити висновок про те, що експлуатант аеропорту завжди має статус експлуатанта аеродрому.

Важливим є те, що, згідно з ч. 1 ст. 65 ПКУ, цивільні аеродроми України та аеродроми спільного використання підлягають сертифікації.

Процедура сертифікації аеродрому за своєю суттю та правовими наслідками спрямована на визначення придатності аеродрому, як зазначається в ч. 1 ст. 65 ПКУ, та його потенційного безпосереднього користувача – експлуатанта. Підставою для такої думки можна вважати положення п.п. с) п. ADR.AR.C.035 АПУ № 849 та п. 4) гл. 4 р. II АПУ № 536.

Як зазначено в дефініції досліджуваного поняття, експлуатант аеродрому здійснює експлуатацію аеродрому. З огляду на те, що поняття «експлуатація» не є лише притаманним відносинам, пов'язаним з аеродромами, вважаємо, що його слід розуміти аналогічно поняттю «експлуатація ПС», тобто як особливий порядок здійснення правомочності «користування».

Аналогічний підхід запропонований Клепиковою О.В. щодо транспортної інфраструктури, де передбачається розрізнення понять власника інфраструктури повітряного транспорту та оператора такої інфраструктури (користувача, менеджера) [28, с. 78-79].

Зазначимо, що в українському законодавстві використовується термін «експлуатант» аеродрому або аеропорту. Однак у відповідних регламентах ЄС використовується термін «operator», тобто – «оператор». Фактично поняття оператора інфраструктури, уособлюється у формі поняття експлуатант аеродрому в нормативних актах України.

Звертаємо увагу на те, що статус власника аеродрому як майнового комплексу та статус експлуатанта аеродрому не є тотожними. Наведений підхід прослідковується в монографії Клепикової О.В., де авторка виокремлює власників та операторів інфраструктури на автомобільному та залізничному транспорті, а також пропонує введення в законодавство України нової правової категорії – оператора транспортної інфраструктури, який є відмінним від власника відповідної інфраструктури [28, с. 75-76].

Вважаємо, що сертифікація не є єдиною підставою для отримання права експлуатації аеродрому. Так, відповідно до п. 4) ч. 4 ст. 127 ПКУ, відповідальність передбачена за надання дозволів на здійснення посадок та вильотів з аеродромів, які не мають дійсного сертифіката. Тобто навіть без відповідного сертифіката, можна здійснювати експлуатацію аеродрому, однак обмежену в правомочностях, зокрема, щодо однієї з основних задач аеродрому – вильоту та прибуття ПС.

Отже, право користування щодо аеродромів є обмеженим за відсутності належних транспортних дозвільних документів, однак не заборонено повністю.

На підтвердження такої думки можна навести статuti українських експлуатантів аеродромів. Комунальне підприємство «Аеропорт Вінниця» визначено експлуатантом аеропорту (та аеродрому, який входить до його складу), однак, згідно зі статутом, саме майно належить територіальній громаді на праві власності, а експлуатанту аеропорту воно належить лише на праві господарського відання [183; 184]. Абсолютно аналогічна ситуація наявна й у випадку інших аеропортів, де експлуатантами є відповідні комунальні підприємства, а самі аеродроми належать на праві власності територіальним громадам [185; 186; 183]. З огляду на скасування ГКУ, на часі питання про передачу реорганізованим суб'єктам господарювання аеродромних об'єктів на праві узупруга державного та комунального майна.

Як зазначалось в нормах ПКУ, експлуатант аеродрому здійснює експлуатацію аеродромів. Видається доцільним визначити основний зміст поняття «експлуатація аеродрому».

Зазначимо, що згідно з ч. 1 ст. 66 ПКУ, керівник експлуатанта аеродрому несе відповідальність за:

- а) забезпечення безпеки польотів;
- б) контроль за станом при аеродромній території, будівництвом об'єктів;
- в) контроль за діяльністю суб'єктів на аеродромі та на приаеродромній території;
- г) контроль за дотриманням вимог щодо встановлення й розміщення маркірувальних знаків та радіотехнічних пристроїв;

г) підтримання встановленого порядку виконання й забезпечення польотів на аеродромі;

д) здійснює координацію діяльності на аеродромі підприємств і організацій. Попри те, що наведена норма окреслює відповідальність керівника експлуатанта аеродромів, логічним, на нашу думку, видається висновок про те, що ці види діяльності збігаються з основними завданнями експлуатантів аеродромів. Інакше покладення на керівника експлуатанта аеродрому відповідальності за діяльність, яка не є завданням самого експлуатанта та не входить до його обов'язків і повноважень, є безпідставним, нелогічним та позбавлене будь-якого сенсу.

На підтвердження позиції, що наведені види діяльності є завданням експлуатанта аеродрому, може слугувати ч. 5 ст. 69 ПКУ, яка покладає обов'язок контролю за станом приаеродромної території на експлуатанта аеродрому. Однак це не єдине підтвердження вищенаведеної позиції. Основний масив завдань, повноважень та обов'язків експлуатантів аеродромів міститься в Авіаційних правилах України, а саме: АПУ № 536 та АПУ № 849.

Наприклад, гл. 3 розділу II АПУ № 536 визначає безпосередній перелік обов'язків експлуатанта аеродрому, який включає 24 пункти. У свою чергу, в АПУ № 849 відсутній перелік такого роду. Натомість передбачена значна кількість обов'язків та повноважень експлуатанта аеродрому, загалом навіть більше та значно детальніше розкритих, ніж в АПУ № 536. Шляхом аналізу та порівняння обов'язків та повноважень експлуатанта аеродрому, керуючись вищезгаданими Авіаційними правилами України, можемо навести найбільш ключові та важливі функції експлуатантів аеродромів. Серед таких обов'язків та повноважень слід виділити наступні:

1) утримання, аеродрому та його наземне обладнання в працездатному стані, технічне обслуговування аеродрому та його обладнання (п. 1 гл. 3 АПУ № 536; підрозділ С додаток IV АПУ № 849);

2) розроблення керівництва аеродрому (п. 3 гл. 3 АПУ № 536; підрозділ Е додаток III АПУ № 849);

3) впровадження та супроводження системи управління, поєднуючи її із системою управління безпекою польотів (п. 4 гл. 3 АПУ № 536; п.п. а) п. ADR.OR.D.005 АПУ № 849);

4) впровадження програм для поширення даних з безпеки польотів та обміну відповідною інформацією (п. 5 гл. 3 АПУ № 536; п.п. а) п. ADR.OR.D.027 АПУ № 849);

5) повідомляти про події в галузі цивільної авіації відповідно до авіаційних правил України (п. 6 гл. 3 АПУ № 536; п.п. а) п. ADR.OR.C.030 АПУ № 849);

б) забезпечувати контроль за станом приаеродромної території, будівництвом об'єктів, діяльністю суб'єктів на аеродромі та на приаеродромній території (п. 9 гл. 3 АПУ № 536; п. ADR.OPS.B.075 АПУ № 849);

7) здійснювати управління небезпеками, що створюються представниками живої природи території (п. 9 гл. 3 АПУ № 536; п. ADR.OPS.B.075 АПУ № 849);

8) обов'язки щодо персоналу, його підготовку та навчання (п. 12-14 гл. 3 АПУ № 536; п. ADR.OR.D.015- ADR.OR.D.017 АПУ № 849);

9) забезпечення координації з провайдером аеронавігаційного обслуговування при виконанні робіт на робочій площі аеродрому (п. 17 гл. 3 АПУ № 536; п. ADR.OPS.A.015 АПУ № 849);

10) впровадження системи керування та контролю наземним рухом на аеродромі (п. 22 гл. 3 АПУ № 536; п. ADR.OPS.B.030 АПУ № 849).

Наведений перелік не є повним, адже обов'язків та повноважень в експлуатантів аеродромів в межах здійснення відповідної експлуатації набагато більше.

Згідно з п. 8 та 16 гл. 3 АПУ № 536 експлуатант аеродрому:

а) повинен забезпечувати контроль за діяльністю суб'єктів наземного обслуговування;

б) мати офіційні домовленості (угоди) з організаціями, із якими він обмінюється аеронавігаційними даними та/або аеронавігаційною інформацією;

в) мати договори з іншими організаціями, що залучені для надання послуг на аеродромі.

Відповідно до пп. а) п. ADR.OR.D.010, контрактні види діяльності включають усі види діяльності на аеродромі відповідно до умов, зазначених у сертифікаті, та виконуються іншими організаціями, що мають власний сертифікат на такі види діяльності або за відсутності сертифіката працюють під керівництвом експлуатанта аеродрому. Експлуатант аеродрому має бути впевнений у тому, що контрактні послуги або послуги, що надаються сторонніми організаціями, сервісне обслуговування, обладнання або система відповідають вимогам Авіаційних правил.

Якщо детально проаналізувати всі вищезазначені обов'язки та повноваження експлуатанта аеродрому, то видається справедливим висновок про те, що вони відповідають обов'язкам керівника експлуатанта аеродрому.

Використання інших суб'єктів для здійснення певної діяльності в межах експлуатації аеродромів, зокрема наземного обслуговування та аеронавігаційного обслуговування, або прямо дозволяється нормами права, або не забороняється. Відтак, експлуатант аеродрому може залучати інших суб'єктів для здійснення певних видів діяльності, наприклад, технічного обслуговування аеродрому та його обладнання. До того ж, згідно з ч. 4 ст. 65 ПКУ, у разі залучення відповідних суб'єктів, саме останні нестимуть відповідальність за відповідну сферу діяльності. У той же час, відповідно до ч. 1 ст. 65 ПКУ та раніше наведених положень АПУ № 536 та АПУ № 849, саме керівник нестиме відповідальність за діяльність таких суб'єктів на аеродромі та аеродромній території.

Отже, експлуатант наділений повноваженнями самостійно здійснювати різноманітну діяльність, необхідну для підтримання функціонування аеродрому, або залучати інших суб'єктів на договірній основі, здійснювати нагляд і контроль за їх діяльністю.

Оскільки ці повноваження експлуатанта аеродрому передбачені в межах експлуатації аеродрому, вважаємо за доцільне наголосити на тому, що основа правового статусу експлуатанта аеродрому розкривається саме через права, обов'язки та повноваження, які стосуються експлуатації аеродрому. Саме вони характеризують його особливе становище.

Правовий статус експлуатанта аеродрому характеризують ознаки суб'єкта господарського права, до яких належать:

- 1) мета і завдання суб'єкта господарського права;
- 2) вид та організаційна (організаційно-правову) форма суб'єкта господарського права;
- 3) порядок утворення (набуття статусу) й державної реєстрації суб'єкта господарського права;
- 4) правовий режим майна суб'єкта господарського права;
- 5) основний вид діяльності (безпосереднє здійснення господарської діяльності чи організація і управління господарською діяльністю);
- 6) характер прав і обов'язків (господарсько-виробничі) або повноважень (організаційно-господарські, організаційно-установчі);
- 7) юридична відповідальність;
- 8) порядок припинення суб'єкта господарського права [97, с. 7].

Задля визначення мети та завдань експлуатанта аеродрому ключове значення, на нашу думку, має особливий вид права користування аеродромом, який він набуває на підставі процедури сертифікації – право експлуатації аеродрому. Метою експлуатації аеродрому є забезпечення безпечного та належного функціонування аеродрому. За своєю родовою ознакою, він визначається як юридична особа. Логічно резюмувати, що експлуатантом аеродрому може бути суб'єкт господарювання у формі господарської організації. Так, значна кількість експлуатантів аеродромів є суб'єктами господарювання, в основному державними та комунальними підприємствами, щодо яких на часі впроваджуються процеси реорганізації. Утворення експлуатанта аеродрому здійснюється за правилами для утворення відповідного суб'єкта господарювання. Отримання ж статусу експлуатанта аеродрому можливе лише після проходження процедури сертифікації, передбаченої АПУ № 536 або АПУ № 849.

Експлуатанти аеродрому можуть набувати майно як на праві власності, так і на інших правових титулах. Зокрема, законодавство передбачає, що експлуатанти

аеродромів можуть отримувати майно на праві узуфрукта державного чи комунального майна.

Важливим є те, що експлуатант аеродрому, у разі успішного проходження процедури сертифікації, також набуває повні правомочності, передбачені видом права користування – права експлуатації аеродромом.

При визначенні основного виду діяльності експлуатантів аеродрому слід звернути увагу на їх організаційно-правову форму. Експлуатанти аеродрому можуть здійснювати різні види авіаційної діяльності: аеронавігаційне обслуговування, наземне обслуговування тощо в разі проходження відповідної сертифікації або подання декларації. Однак, виходячи з їх мети і призначення та права експлуатації, яким вони наділені, їх основною економічною діяльністю слід вважати господарську діяльність з комплексного обслуговування об'єктів, яка позначається кодом КВЕД – 81.10.

Якщо експлуатант аеродрому, суб'єкт наземного обслуговування та суб'єкт аеронавігаційного обслуговування є різними юридичними особами, то між ними укладається угода з визначенням меж відповідальності, порядку взаємодії, прав та обов'язків стосовно забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки.

Особливості обслуговування повітряного руху на аеродромах, як підвиду аеронавігаційного обслуговування регулюються Авіаційними правилами України «Вимоги до цивільних аеродромів України щодо забезпечення обслуговування повітряного руху» затвердженого наказом ДАСУ від 22.09.2021 № 1480.

Питання щодо юридичної відповідальності експлуатантів аеродромів є аналогічним питанню відповідальності суб'єктів господарювання. Разом з тим, зазначимо про однакові для усіх експлуатантів аеродромів спеціальні санкції, які застосовуються лише до цих суб'єктів. Вони передбачені п. 4 ч. 1 ст. 127 ПКУ – від п'ятисот до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі:

а) надання дозволу експлуатантом аеродрому (вертодрому, злітно-посадкового майданчика) на здійснення посадок і вильотів повітряних суден на аеродромі (вертодромі, злітно-посадковому майданчику), який не має сертифіката (посвідчення

про допуск до експлуатації) або має сертифікат (посвідчення про допуск до експлуатації), строк дії якого закінчився;

б) порушення норм і правил, які застосовуються під час експлуатації аеродрому.

Припинення експлуатанта аеродрому відбувається у порядку, передбаченому законодавством для суб'єктів господарювання. Водночас слід звернути увагу на те, що втрата статусу експлуатанта аеродрому може бути наслідком анулювання або припинення сертифіката експлуатанта аеродрому й не призводить до припинення суб'єкта господарювання.

Аеродром як майно має деякі особливості правового режиму. У ч. 1 ст. 69 ПКУ наведено одну з основних вимог щодо приаеродромної території: будівлі й природні об'єкти, розташовані на приаеродромній території, не повинні становити загрози для польотів повітряних суден. Так, згідно ч. 2 цієї статті, на приаеродромній території запроваджується особливий порядок здійснення діяльності, яка може вплинути на безпеку авіації та створити перешкоди для роботи наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження, а саме: будівництво, установлення радіовипромінювальних пристроїв; роботи, пов'язані із запуском ракет, метеорологічних радіозондів та куль-пілотів; діяльність, пов'язана з польотами літальних апаратів, з викидами диму та газів, що можуть погіршувати видимість у районі аеродрому; будівництво високовольтних повітряних ліній, висадка та вирощування дерев або зелених насаджень тощо.

Умови використання споруд та здійснення діяльності (крім будівництва), на приаеродромній території встановлюються органами місцевого самоврядування згідно із законом та погоджуються з експлуатантом аеродрому та уповноваженим органом із питань цивільної авіації, тобто ДАСУ.

Також слід додати, що така діяльність має здійснюватися із дотриманням відповідних обмежень. Можна виділити такі види обмежень щодо приаеродромної території: обмеження використання приаеродромної території; обмеження на смугах повітряних підходів до аеродромів; заборона розміщення відповідних об'єктів або здійснення відповідної діяльності в 15 кілометрах від межі аеродрому.

Зокрема ДАСУ затверджує обмеження використання приаеродромної території. Обмеження використання приаеродромної території встановлюють: а) поверхні обмеження перешкод; б) зони обмежень забудови щодо умов авіаційного шуму; в) захисні зони аеронавігаційного обладнання; г) обмеження, пов'язані із заходженням на посадку та вильотом на аеродромі, використанням зон для виконання навчально-тренувальних та інших видів польотів. Даний перелік не є вичерпним.

Обмеження використання приаеродромної території використовуються відповідними органами при плануванні територій під час створення та затвердження містобудівної документації. Безпосередньо, порядок встановлення обмежень та їх імплементація в містобудівній документації регламентується постановою КМУ від 23.12.2021 № 1427 «Про використання приаеродромної території», якою затверджений Порядок визначення у містобудівних умовах та обмеженнях граничної висоти і планувальних обмежень забудови земельних ділянок на приаеродромній території та інформаційної взаємодії з цією метою [187].

Щодо смуг повітряних підходів до аеродромів, то може бути обмежено спорудження або розташування: а) об'єктів, у яких може одночасно перебувати значна кількість людей; б) об'єктів підвищеної небезпеки; в) високовольтних повітряних ліній.

На відстані 15 кілометрів від меж аеродрому заборонено:

- а) відкрите складування харчових відходів;
- б) розміщення звалищ;
- в) спорудження або розбудова споруд, які сприяють масовому скупченню птахів і можуть створювати загрозу для повітряного руху.

Також встановлені певні особливості щодо майнового обороту аеродромів. Загалом відсутні норми, які б забороняли будь-які дії щодо розпорядженням таким майном. Виняток становлять аеродроми, які знаходяться в комунальній або державній власності. Так, відповідно до ст. 75 ПКУ, аеродроми та аеродромні об'єкти, що забезпечують безпеку польотів та перебувають у державній чи комунальній власності, не підлягають відчуженню, продажу, приватизації, обміну, передачі в заставу. Однак аеродроми державної або комунальної власності можуть передаватися

в концесію, оренду в установленому законодавством порядку, за умови, що не змінюється цільове призначення таких об'єктів.

Звертаємо увагу на те, що згідно із Законом України «Про концесію» від 03.10.2019 державний та/або комунальний аеродром та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, інші елементи аеродромів) можуть передаватися приватному інвестору відповідно до договору, укладеному в рамках державно-приватного партнерства, у тому числі концесійного договору, договору оренди, а також бути предметом інших договорів, що укладаються за правилами, визначеними законодавством України [188]. Істотною умовою таких договорів є заборона зміни цільового призначення об'єктів аеродрому, що забезпечують його основну виробничу діяльність.

Окремої уваги потребує питання про аеропорти. ПКУ надає таку дефініцію поняття «аеропорт» – комплекс споруд, що призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування і має для таких цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання. Звертає на себе увагу той факт, що серед ознак наводиться наявність аеровокзалу. Схожа ознака наведена в різних джерелах, зокрема в енциклопедіях. На жаль, з правової дефініції, що наведена в ПКУ та з дефініцій, що наведено в інших джерелах, у тому числі в межах технічної або наукової літератури, неможливо встановити чітку різницю між аеродромом та аеропортом.

На нашу думку, для встановлення співвідношення цих понять в межах ПКУ необхідно приділити увагу та проаналізувати предметну ознаку аеропортів, що вказує на обов'язкове використання аеровокзалу.

Аеровокзал використовується для забезпечення прибуття та відбуття пасажирів. Тобто в розумінні ПКУ, саме ця ознака є основною для порівняння між аеропортом та аеродромом. Наведена думка підтверджується формулюваннями окремих норм ПКУ, які регулюють аеропорти. Лише при регулюванні аеропортів у ПКУ йдеться про пасажирів.

Отже, поняття «аеродром» та «аеропорт» є різними з огляду на їх цільове призначення. Тільки аеропорт спроможний приймати та відправляти пасажирів, тому для цього в нього має бути аеровокзал.

Досліджуючи правову дефініцію «аеропорту», видається за доцільне змінити її та покращити. Вважаємо правильним твердження, що аеропорт, як і аеродром, є сукупністю певних об'єктів. Вважаємо, що сукупністю таких об'єктів є аеродром, не менше одного аеровокзалу та інші об'єкти інфраструктури аеропортів. Поняття «об'єктів інфраструктури аеропортів» можна взяти з Державної цільової програми розвитку аеропортів до 2030 року та відносити до них важливі будівлі, споруди, обладнання, які не входять до складу аеродрому або аеровокзалу, однак є необхідними задля забезпечення функціонування аеропорту. Але на відміну від аеродрому, він обов'язково має включати аеровокзал. Тому, пропонуємо п. 17 ч. 1 ст. 1 ПКУ викласти в такій редакції: «аеропорт – сукупність аеродрому, не менше одного аеровокзалу та інших об'єктів інфраструктури аеропортів, які призначені для приймання й відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень та обслуговування пасажирів».

Правове регулювання аеропортів пов'язане з правовим регулюванням аеродромів, оскільки аеродроми є невід'ємною частиною аеропортів.

Також, наявні певні особливості регулювання експлуатантів аеропорту. Як вже нами зазначалося, існує врегульований Авіаційними правилами України № 536 та № 849 порядок сертифікації одночасно аеродромів та експлуатантів. Натомість відсутні аналогічні порядки сертифікації щодо аеропортів. Тобто, виходячи з дефініції поняття «експлуатант аеропорту», яке наведено у ПКУ, статус експлуатанта аеропорту набувається тоді, коли відповідний суб'єкт одночасно проходить сертифікацію з двох напрямів: як експлуатант аеродрому та як надавач послуг наземного адміністрування аеропорту.

Вважаємо, що експлуатант аеропорту є суб'єктом господарського права, ознаки такого суб'єкту аналогічні ознакам експлуатанта аеродрому.

Разом з тим, слід розкрити деякі відмінності господарсько-правового статусу експлуатанта аеропорту. Експлуатант аеропорту може бути лише суб'єктом

господарювання – господарською організацією, адже наявність сертифіката надання послуг наземного адміністрування аеропорту свідчить про здійснення господарської діяльності, яка заборонена органам публічної влади.

Щодо основної діяльності експлуатантів аеропорту, то вона аналогічна діяльності експлуатантів аеродрому, але при цьому стосується саме аеропортів, як таких. Також в експлуатантів аеропортів є можливості для здійснення додаткових видів авіаційної діяльності – наземного адміністрування аеропорту та інших послуг наземного обслуговування пов'язаних із пасажирями.

Мета функціонування експлуатанта аеропорту є аналогічною меті експлуатанта аеродрому, однак вона стосується аеропорту в цілому, а не лише аеродрому.

Як і у випадку з експлуатантами аеродромів, експлуатанти аеропортів можуть також надавати послуги з наземного або аеронавігаційного обслуговування. Однак в експлуатантів значно більше обов'язків, які зокрема пов'язані з обслуговуванням пасажирів.

Спільними вимогами для експлуатантів аеропортів та аеродромів є вимоги щодо обмеження можливої монополістичної діяльності. Так, згідно з ч. 1 ст. 78 ПКУ, експлуатанти аеропорту (аеродрому), виходячи з організаційно-технічних можливостей, зобов'язані створити суб'єктам авіаційної діяльності, що провадять діяльність в аеропорту, рівні умови користування аеропортом та аеродромом, якщо інше не передбачено законодавством.

До аеропортів, що обслуговують цивільну авіацію, до експлуатантів, що надають послуги в таких аеропортах, а також до суб'єктів авіаційної діяльності, які надають товари та/або послуги для таких аеропортів або через них застосовується Регламент Європейського парламенту і Ради (ЄС) № 300/2008 від 11 березня 2008 року про спільні правила у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації та про скасування Регламенту (ЄС) № 2320/2002 (далі – Регламент №300/2008). Згідно ст. 12 Регламенту №300/2008 експлуатант аеропорту наділений спеціальним обов'язком – він зобов'язаний складати, застосовувати та регулярно оновлювати програму забезпечення безпеки в аеропорту [189]. Така програма повинна визначати методи й процедури, яких повинен дотримуватися експлуатант аеропорту для забезпечення

відповідності Регламенту та національній програмі авіаційної безпеки. Додатком I до Регламенту №300/2008 встановлено спільні стандарти захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, які стосуються безпеки в аеропорту, а саме: вимоги до планування аеропорту; забезпечення контролю доступу (доступ до контрольованої зони повинен бути обмежений, щоб запобігати проникненню в такі зони неуповноважених осіб та транспортних засобів); заходи щодо догляд осіб, які не є пасажирами, та предметів, які вони проносять; забезпечення перевірки транспортних засобів; спостереження, патрулювання та інші заходи фізичного контролю.

Угодою про спільний авіапростір передбачено такі важливі положення:

1) гарантування доступу на ринок наземного обслуговування в аеропортах Співтовариства;

2) розподіл слотів в аеропортах має здійснюватися незалежно, прозоро, недискримінаційно та своєчасно;

3) право авіаперевізників здійснювати нічні стоянки в аеропортах, відкритих для здійснення міжнародних перевезень;

4) справедливі, обґрунтовані, недискримінаційні збори з користувачів, які можуть бути стягнуті компетентними органами держави або установами з авіаперевізників за використання аеропортовими засобами й послугами;

5) державна допомога, яка спотворює або загрожує спотворити конкуренцію шляхом сприяння певним компаніям або підприємствам чи певним авіаційним виробам або послугам, є несумісною.

Відтак, відповідно до наведених положень Угоди про спільний авіапростір, можна визначити спеціальні обов'язки експлуатанта аеропорта: забезпечити право доступу суб'єктів авіаційної діяльності на ринок наземного обслуговування в аеропортах; здійснювати розподіл слотів в аеропортах принципів незалежно, прозоро, недискримінаційно та своєчасно; надавати авіаперевізникам право здійснювати нічні стоянки в аеропортах; забезпечити справедливе, обґрунтоване, недискримінаційне нарахування аеропортових зборів; сприяти забезпеченню справедливого та конкурентного середовища для здійснення повітряних перевезень.

Відповідно до Угоди про спільний авіапростір підлягають інкорпоруванню в законодавство України такі нормативні акти ЄС: Директива 2009/12/ЄС (про аеропортові збори); Директива 96/67/ЄС (про доступ на ринок наземного обслуговування в аеропортах Співтовариства); Регламент (ЄЕС) № 95/93 (про спільні правила для виділення слотів в аеропортах Співтовариства).

## **Висновки до розділу 2**

1. Сформульовано положення, які зумовлюють системно-галузевий підхід до застосування категорії «повітряне судно» у законодавстві України, зокрема встановлено, що поняття «повітряне судно»: а) застосовується для узагальнення об'єктів інфраструктури повітряного транспорту, що використовуються для здійснення авіаційної діяльності; б) застосовується для виокремлення тих видів транспортних засобів, які використовуються виключно у сфері цивільної авіації; в) застосовується як універсальна правова категорія щодо різних видів повітряних суден, які передбачені законодавством і відповідають ознакам льотної придатності.

2. Встановлено, що ознака льотної придатності: дозволяє визначити особливості повітряного судна як: а) окремого виду транспортних засобів та об'єкта інфраструктури повітряного транспорту; б) пов'язується з виконанням власником повітряного судна та його експлуатантом, передбаченого законодавством обов'язку щодо підтримання належного технічного стану повітряного судна; підтвердження льотної придатності повітряного судна відбувається шляхом видачі сертифіката льотної придатності.

3. Обґрунтовано, що комерційна експлуатація є особливим порядком реалізації правомочності користування, який обумовлений відповідними підставами: а) специфічними технічними характеристиками цивільних ПС; б) вимогами безпеки авіації; в) метою використання. Встановлено, що комерційна експлуатація складається з комерційної експлуатації повітряного транспорту та комерційної спеціалізованої експлуатації. Визначено, що до ознак комерційної експлуатації

належить: а) наявність значної кількості вимог та обмежень щодо використання цивільних ПС; б) спеціальний суб'єкт здійснення комерційної експлуатації – комерційні експлуатанти, які є суб'єктами господарювання, та поділяються на комерційних експлуатантів повітряного транспорту та комерційних спеціалізованих експлуатантів; в) наявна мета – забезпечення здійснення таких видів господарської діяльності як повітряні перевезення та авіаційні роботи.

4. Запропоновано доповнити законодавство поняттям «комерційна спеціалізована експлуатація» – це експлуатація цивільних повітряних суден, окрім комерційної експлуатації повітряного транспорту, яка має оплатний характер і передбачає використання повітряного судна для здійснення окремих видів авіаційної діяльності (сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама).

5. Узагальнено основні критерії класифікації повітряних суден: а) за ознакою експлуатаційної готовності: експериментальні повітряні судна; готові (вироблені) повітряні судна; б) за ознакою належності повітряного судна на праві власності (державної, комунальної, приватної) або на праві узуфрукта державного або комунального майна; в) за ознакою пілотованості на пілотовані та безпілотні та поділ безпілотних повітряних суден за ознакою керованості на керовані та некеровані.

6. Наведено висновок про те, що регулювання порядку використання БПЛА повинно здійснюватися окремими Авіаційними правилами України.

7. З'ясовано, що аеродромні об'єкти – це рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування аеродрому, розташовані в межах земної, водної поверхні та/або статичної або плавучої структури на воді, що належать до території аеродрому. Визначено основні ознаки аеродромних об'єктів: а) майнова ознака, оскільки ці об'єкти є рухомими та нерухомими речами; б) компетенційна ознака, відповідно до якої ці об'єкти належать суб'єктам авіаційної діяльності на законних підставах, використовуються відповідними суб'єктами, щодо цих об'єктів можуть виникати майнові права та обов'язки; в) мета використання, аеродромні об'єкти за своїм призначенням спрямовані на забезпечення функціонування аеродромів; г)

особливості місцезнаходження, зумовлені різними варіантами розташування цих об'єктів.

8. Доведено розмежування понять «аеродром» та «аеропорт». З'ясовано особливість інфраструктурної ознаки аеропорту. Автор наводить твердження про те, що аеропорт, як і аеродром, є сукупністю аеродромних об'єктів. На відміну від аеродрому, аеропорт має у своєму складі аеровокзал.

9. Обґрунтовано теоретичне розмежування понять «власник аеродрому» та «експлуатант аеродрому» та сформульовані положення щодо доцільності використання понять «власник об'єкта інфраструктури» та «оператор об'єкта інфраструктури».

### РОЗДІЛ 3

## СИСТЕМА ЗАКОНОДАВСТВА ПРО АВІАЦІЙНУ ДІЯЛЬНІСТЬ ТА ОСНОВНІ НАПРЯМИ ЙОГО ВДОСКОНАЛЕННЯ

### 3.1. Поняття, ознаки та система законодавства про авіаційну діяльність

Серед структурних елементів системи повітряного транспорту важливе місце належить правовому регулюванню авіаційної діяльності. Правове регулювання авіаційної діяльності є засобом державного регулювання, який передбачає врегулювання господарських відносин, що виникають у зв'язку зі здійсненням авіаційної діяльності за допомогою норм права та інших засобів. Предметом правового регулювання є певний вид суспільних відносин. У нашому випадку це господарські відносини, що виникають у зв'язку зі здійсненням авіаційної діяльності, задля характеристики яких можна навести такі ключові положення. По-перше, цей вид суспільних відносин має важливе значення для держави та суспільства в цілому. По-друге, слід наголосити на тому, що на ці відносини значний вплив має розвиток економіки й безпосередньо галузі цивільної авіації, вони весь час перебувають у динаміці самовизначення (можуть змінюватися, виникати нові види відносин тощо). За допомогою правового регулювання держава встановлює міру дозволеної поведінки в галузі цивільної авіації в цілому та щодо здійснення авіаційної діяльності безпосередньо.

Механізм правового регулювання авіаційної діяльності є системою різних елементів, серед яких засоби регулювання – норми права. Враховуючи визначення норми права, нормативно-правового акта та законодавства, які наведено у ст. ст. 8-9 Закону України «Про правотворчу діяльність», можна зробити висновок про фундаментальну роль норми права [190]. Відтак, норма права – це загальнообов'язкове правило поведінки, що регулює відносини, які виникають у зв'язку зі здійсненням авіаційної діяльності, законодавство про авіаційну діяльність становлять нормативно-правові акти, які містять наведені норми права.

З огляду на те, що в попередніх розділах роботи було з'ясовано питання про правову природу авіаційної діяльності й зроблено висновок про те, що поняття «авіації» та «повітряний транспорт» є ширшим за поняття «авіаційної діяльності», дефініції «авіаційне законодавство», «законодавство про повітряний транспорт», «законодавство про авіаційну діяльність» мають різний зміст і їх не можна ототожнювати. Поняття «законодавство про авіаційну діяльність» є змістовно вужчим за інші наведені дефініції. Так, наприклад, нормативно-правові акти, що містять норми права, які регулюють трудові відносини в авіації чи відносини щодо соціально-побутового забезпечення пілотів, предметно не мають відношення до законодавства про авіаційну діяльність.

Загальнотеоретичний та легальний підходи до визначення законодавства про авіаційну діяльність зумовлюють висновок про те, що це взаємопов'язана та упорядкована система нормативно-правових актів України та міжнародних договорів, які регулюють суспільні відносини, що виникають у зв'язку із здійсненням авіаційної діяльності. Оскільки авіаційна діяльність є різновидом господарської діяльності, вважаємо за доцільне визначати законодавство про авіаційну діяльність у контексті господарського законодавства.

У юридичній літературі запропоновано різні підходи до визначення господарського законодавства, його ознак та сутності. Зокрема Остапенко Ю.І. зазначає, що термін «господарське законодавство» може вживатися в різних значеннях [191, с. 72]. Найчастіше він застосовується на позначення нормативної бази з питань правового регулювання господарської діяльності або правового забезпечення економіки [191, с. 72]. Поширеною є думка про те, що господарське законодавство становить система нормативно-правових актів, які регулюють господарські відносини щодо безпосереднього здійснення господарської діяльності та керівництва такою діяльністю органами державної влади або місцевого самоврядування [130, с. 23]. Також заслуговує на підтримку висновок про те, що господарське законодавство є системою нормативних актів, які згідно із законами, є інституційними джерелами господарського права [112, с. 65]. Інші науковці наголошують на тому, що це правові норми, які відповідно до їх особливостей,

регулюють різні відносини: це можуть бути відносини щодо безпосереднього здійснення господарської діяльності, а також відносини, що стосуються керівництва (в тому числі організації) цієї діяльності [192, с. 35].

Різноманітність визначень господарського законодавства, на нашу думку, зумовлена різними науковими підходами до визначення предмета господарського права. Слід враховувати те, що окремі автори вважають, що господарське право окреслене лише господарськими відносинами й не включає інших нормативно-правових актів, які регулюють інші відносини: фінансового, адміністративного, трудового права [131, с. 65]. На думку інших, господарське законодавство є «суперсистемою», таким нормативним масивом, який охоплює усі нормативно-правові акти, які так чи інакше стосуються економіки [131, с. 65-66]. Відтак постає питання про ознаку «комплексного змісту» господарського законодавства, згідно з якою, нормативно-правові акти господарського законодавства можуть включати норми двох та більше галузей права [131, с. 66].

Отже, поняття «господарське законодавство» і «законодавство про авіаційну діяльність» співвідносяться як родове та видове, поняття «законодавство про авіаційну діяльність» походить від поняття господарського законодавства, ознаки останнього покладено в основу поняття «законодавство про авіаційну діяльність».

Законодавство про авіаційну діяльність характеризують два види ознак – загальні й спеціальні. Загальні ознаки законодавства про авіаційну діяльність тотожні з ознаками господарського законодавства, характеризують його загалом, спеціальні ознаки – це ознаки, які дозволяють визначити особливості законодавства про авіаційну діяльність.

Аналіз наукової літератури дозволяє визначити перелік ознак господарського законодавства: специфічний предмет регулювання; комплексний зміст; наявність одногалузевих актів господарського законодавства; множинність актів; поєднання з комерційним правом інших країн та міжнародними договорами з господарських питань [131, с. 65-67]. В окремих наукових працях наголошено на такі ознаки: кодифікованість; є комплексним сегментарним інститутом; нормативна основа господарського права; основний вид правової інформації про організацію та

господарський правопорядок; комплексний інститут господарського права; відноситься до «м'якого» законодавства; має ретроспективну спрямованість, тощо [130, с. 23; 191, с. 38; 193, с. 27].

Згідно з ознакою комплексності, більшість нормативно-правових актів господарського законодавства охоплюють не лише господарське право, а й інші галузі права [131, с. 66]. Ця ознака прослідковується у процесі аналізу окремих нормативних актів, що входять до системи законодавства про авіаційну діяльність. Наприклад, ПКУ окремі вчені відносять до системи господарського законодавства [131, с. 73]. Однак цей нормативний кодифікований акт регулює не тільки господарські відносини, а й інші: адміністративні, цивільні, трудові тощо.

Ознака «наявності значної кількості підзаконних нормативних актів» також притаманна для законодавства про авіаційну діяльність. Враховуючи значну складність самих відносин, їх внутрішню багатогранність, суспільну важливість та потребу в забезпеченні безпечного функціонування авіації, законодавство про авіаційну діяльність складається із значної кількості різноманітних нормативно-правових актів, які прийняті на підставі законів. Незважаючи на наявність кодифікованого акта, ПКУ, це законодавство увібрало багато підзаконних нормативно-правових актів.

Законодавство про авіаційну діяльність характеризують також ознаки поєднання з комерційним правом інших країн та міжнародними договорами, ознака сегментарності інституту господарського права, ознака основного виду правової інформації про організацію та господарський правопорядок.

Окремої уваги, на нашу думку, потребує ознака системності. Вважаємо, що законодавство про авіаційну діяльність є упорядкованою на чолі із ПКУ системою нормативно-правових актів. Слід зауважити, що інститути системи господарського законодавства визначаються як підсистеми [131, с. 77]. Тому, цілком логічним є висновок про те, що законодавство про авіаційну діяльність є системою, що входить до складу системи вищого рівня. У цьому разі системою вищого рівня є господарське законодавство, у складі якого законодавство про авіаційну діяльність виступає підсистемою (інститутом).

Спеціальною ознакою законодавства про авіаційну діяльність є предметно-галузевий характер. Ця ознака дозволяє звернути увагу на вид суспільних відносин, що врегульовані нормами права. Визначення таких відносин дозволяє відрізнити законодавство про авіаційну діяльність від інших інститутів господарського законодавства. Законодавство про авіаційну діяльність є нормативною основою для правового регулювання видів господарської діяльності, що пов'язані із використанням повітряного простору та експлуатацією повітряних суден. Це законодавство має відношення до галузі цивільної авіації та системи повітряного транспорту. Ця ознака дозволяє стверджувати про виключний предметний характер нормативно-правових актів. Вони не можуть бути застосовані на інших видах транспорту, а також щодо інших видів господарської діяльності.

Особливістю законодавства про авіаційну діяльність є його кодифікованість. Згідно зі ст. 3 ПКУ, він є основним нормативним актом спеціальної дії, що спрямований на регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору.

Спеціальною ознакою законодавства про авіаційну діяльність є ознака правової імплементації. Вона дозволяє стверджувати, що переважна більшість нормативно-правових актів України, що регулюють авіаційну діяльність, втілюють норми міжнародних договорів. Зокрема це стосується Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, а також інших конвенцій з питань перевезень та інших видів авіаційної діяльності. Складовою цієї ознаки є євроінтеграційність, відповідно до якої на сучасному етапі відбувається прийняття нових нормативно-правових актів або вдосконалення змісту існуючих.

Міжнародні договори займають важливе місце в системі законодавства про авіаційну діяльність. Загальні норми про міжнародні договори містить Конституція України, а також Закон України «Про міжнародні договори України». У ч. 1 та ч. 2 ст. 19 цього закону зазначається, що чинні міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства й застосовуються в порядку, передбаченому для норм національного законодавства. Якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в

установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору. Згідно з ч. 3 ст. 8 Закону України «Про правотворчу діяльність», чинні міжнародні договори є частиною законодавства України. Згідно з ч. 2 ст. 3 ПКУ діє принцип пріоритету норм міжнародних договорів над нормами національного права.

Слід звернути увагу на те, що роль і значення міжнародних договорів у регулюванні авіаційної діяльності має свої характерні особливості. Зокрема це стосується застосування міжнародних договорів у межах законодавства України, шляхом застосування бланкетних норм. Бланкетна норма не відсилає до інструкцій, правил та технічних норм, у ній може бути посилення на застосування відповідного міжнародного договору [194, с. 236; 195, с. 148].

Фундаментальну роль у регулюванні авіаційної діяльності відіграють основні міжнародні договори:

- а) Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року;
- б) Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних перевезень;
- в) Багатостороння угода про сплату маршрутних зборів;
- г) Міжнародна конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації ЄВРОКОНТРОЛЬ [196; 197; 198].

Окремої уваги заслуговує Міжнародна конвенція щодо співробітництва в галузі безпеки аеронавігації ЄВРОКОНТРОЛЬ (далі – Конвенція з аеронавігації) та Багатостороння угода про сплату маршрутних зборів (далі – Угода про збори). Конвенція з аеронавігації закладає основні положення міжнародно-правового регулювання безпеки аеронавігації та здійснення аеронавігаційного обслуговування в Європі, нею передбачається створення Європейської організації з безпеки аеронавігації (далі – Євроконтроль).

Угода про збори запровадила спільну політику стосовно сплати зборів за маршрутні збори в повітряному просторі відповідних районів польотної інформації (далі – РПІ). У подальшому на підставі Угоди про збори розширеною комісією Євроконтролю було прийнято два важливі документи: а) Умови застосування системи маршрутних зборів та умови оплати (далі – Умови застосування системи); б)

Принципи визначення вартісної основи для маршрутних зборів та обчислення одиночних ставок (далі – Принципи визначення) [199; 200]. Щодо Умов застосування системи, то вони визначають:

а) порядок нарахування плати за послуги з організації повітряного руху на маршруті (тобто в межах відповідного РПІ);

б) порядок виставлення та стягнення відповідної плати через Євроконтроль.

Варто відзначити, що певні підрозділи Євроконтролю уповноважені Конвенцією з аеронавігації та Угодою про збори на прийняття рішень щодо визначення єдиних ставок та тарифів за послуги організації повітряного руху, які є обов'язковими для членів Євроконтролю. Прикладом може слугувати рішення розширеної комісії Євроконтролю від 28.11.2023 № 23/176 щодо визначення розміру ставок на період з 01.01.2024 [201]. У даному акті встановлюються розміри ставок на надання послуг організації повітряного руху на маршруті для різних країн починаючи з 01.01.2024. Так, у цьому акті також встановлені ставки для України у розмірі 47,90 Євро.

Не можна не згадати про посилення на окремі керівництва та документи Євроконтролю в законодавстві України. До прикладу, АПУ № 1920 містить посилення на: керівництво Євроконтролю щодо організації потоків повітряного руху (EUROCONTROL Network Operations Handbook); Стандартний документ зі стандартів спостереження у повітряному просторі на маршруті та основних районах терміналу (EUROCONTROL Standard Document for Surveillance Standard in En-Route Airspace and Major Terminal Areas); Специфікації щодо функціонування систем спостереження організації повітряного руху (EUROCONTROL Specifications for ATM Surveillance System Performance).

Варто відзначити, що для питань регулювання авіаційної діяльності важливими є не лише міжнародні договори, а й інші акти міжнародних організацій:

а) Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO);

б) Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA);

в) Євроконтролю;

г) Європейського агентства з безпеки польотів (EASA).

Рада ІКАО ухвалює документи універсальної сфери дії – Процедури аеронавігаційних служб (далі – ПАНС). Зазначається, що наразі існує 5 документів ПАНС:

1) «Правила організації повітряного руху», що доповнюють вимоги Додатків 2 і 11 до Чиказької конвенції;

2) «Здійснення польотів повітряних суден», у якому містяться процедури й схеми заходу на посадку, правила установки висотомірів, правила здійснення інших етапів польотів;

3) «Скорочення і коди ІКАО»;

4) «Додаткові регіональні правила», які охоплюють всі аеронавігаційні регіони;

5) «Управління аеронавігаційною інформацією». ПАНС затверджуються Радою ІКАО, розсилаються державам – членам ІКАО і носять характер рекомендації [202, с. 108].

Окрім ПАНС, важливе значення мають Регіональні аеронавігаційні плани (далі – РАПН) [202, с. 109].

В АПУ № 475 наявні посилання на: Правила організації повітряного руху (Doc 4444 «Air Traffic Management» (PANS-ATM) ICAO); Додаткові регіональні правила для європейського регіону (Doc 7030 «Regional Supplementary Procedures» ICAO для європейського регіону); Аеронавігаційний план європейського регіону (Doc 7754 «European Region Air Navigation Plan» ICAO); Управління аеронавігаційною інформацією (Doc 10066 «Aeronautical Information Management» (PANS-AIM) ICAO); Здійснення польотів повітряних суден (Doc 8168 «Aircraft Operations» ICAO).

Європейську агенцію авіаційної безпеки було створено на підставі Регламенту (ЄС) № 1592/2002 Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2002 р. на даний час даний регламент скасовано на підставі Регламенту Європейського парламенту і Ради (ЄС) від 04.07.2018 № 2018/1139 [203]. Місією EASA є сприяння впровадженню найвищих стандартів безпеки у сфері цивільної авіації та стандартів захисту навколишнього середовища від забруднень, що завдаються авіацією [204, с. 324]. EASA було прийнято низку рішень, які містили певні нормативні акти – сертифікаційні специфікації. Відповідні специфікації були визначені ДАСУ як

застосовні вимоги до сертифікаційних процедур в межах законодавства України, зокрема: наказ ДАСУ від 16.07.2019 № 894 «Сертифікаційні специфікації (CS)» затверджено сертифікаційні специфікації для застосування в АПУ № 849; наказ ДАСУ від 24.11.2021 № 1841 «Про затвердження Сертифікаційних вимог до аеродромів» – затверджено сертифікаційні специфікації для застосування в АПУ № 536; наказ ДАСУ від 22.04.2021 № 642 «Про визначення застосовних сертифікаційних специфікацій (Certification Specification – CS)» – затверджено сертифікаційні специфікації для застосування в АПУ № 682; наказ ДАСУ від 08.10.2019 № 1360 «Про визначення застосовних сертифікаційних специфікацій (Certification Specification – CS)» – затверджено сертифікаційні специфікації для застосування в АПУ № 529 [205, 206, 207, 208].

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (англ. International Air Transport Association) (далі – IATA) координує та представляє інтереси авіатранспортної галузі в сферах забезпечення безпеки польотів, реалізації польотів, тарифна політика, технічне обслуговування. Авіаційна безпека тощо. Значну низку посилань на акти IATA містить АПУ № 1795: Керівництво з аеропортового обслуговування (IATA Airport Handling Manual); Процедури обміну повідомлень при перевезеннях вантажу (IATA Cargo Interchange Message Procedures); Правила перевезень живих тварин (IATA Live Animals Regulation); Правила перевезень швидкопсувних вантажів (IATA Perishable Cargo Regulation); «Авіаційні вантажні тарифи та правила» (IATA The Air Cargo Tariff and Rules); Керівництво з температурного контролю (IATA Temperature Control Regulations); Керівництво з обробки стандартних засобів пакування (IATA ULD Regulation).

Законодавство про авіаційну діяльність характеризує ознака систематизації підзаконних нормативних актів (далі – підзаконна систематизація). Вона надає підстав говорити про систематизацію норм права, які містяться у підзаконних нормативних актах та регулюють однорідні суспільні відносини. Зазначимо, що теорія господарського права передбачає існування відомчого господарського законодавства, яке представляє собою підзаконні нормативно-правові акти, які приймаються міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади,

які здійснюють державне регулювання економіки [131, с. 68; 209, с. 71]. Якщо ознака наявності відомчих нормативних актів вказує лише на наявність підзаконних нормативних актів в системі законодавства, то ознака підзаконної систематизації – вказує на систему підзаконних нормативних актів, задля якої характерними є: однорідність сфери суспільних відносин, взаємопов'язаність та упорядкованість підзаконних нормативних актів, а за сучасних умов - їх відповідність міжнародним актам.

Особливість систематизації підзаконних нормативних актів полягає в тому, що вона змістовно не збігається із поняттям систематизації законодавства, яке є загальноприйнятим у теорії права. По-перше, систематизація законодавства проводиться, як правило, з метою удосконалення правового регулювання. По-друге, результатом систематизації законодавства є прийняття по суті нового нормативно-правового акта на підставі існуючих у формі збірника законодавства, зводу законів, основ законодавства, кодекса, тощо. Відтак, систематизація законодавства – це завжди вдосконалення норм права, що не є характерним для підзаконної систематизації.

Систематизація підзаконних нормативних актів не може бути визначена різновидом загальноприйнятих основних форм систематизації законодавства, якими є кодифікація та інкорпорація. Зокрема, інкорпорація передбачає об'єднання існуючих нормативних актів у різного роду збірники, це може бути об'єднання різних за юридичною силою нормативно-правових актів у предметному, алфавітному, хронологічному порядку тощо. Підзаконна систематизація зумовлена прийняттям нових підзаконних нормативних актів і констатує на наслідок – наявність підзаконних нормативних актів зі спільною назвою та предметом регулювання. Упорядкування за умов підзаконної систематизації відбувається лише щодо нормативно-правових актів однакової юридичної сили. Щодо кодифікації, то вона має за мету не лише об'єднання нормативно-правових актів, а також вдосконалення змісту з метою внутрішнього узгодження змісту нормативних актів. Як правило, це призводить до переоцінки правових норм, усунення суперечностей між нормами та подолання прогалин у праві. Результатом кодифікації є новий за формою та змістом нормативно-правовий акт,

який замінює значну кількість застарілих нормативно-правових актів. Підзаконна систематизація не передбачає прийняття спільного нового нормативно-правового акта шляхом увібрання та/або переосмислення змісту існуючих нормативно-правових актів, відтак не може розглядатися аналогом кодифікації. Систематизація підзаконних нормативно-правових актів не є формою систематизації законодавства, є окремим видом правотворчої діяльності.

Підзаконна систематизація якнайбільш характерна для Авіаційних правил України.

Згідно зі ст. 11 ПКУ, Авіаційні правила України мають такі ознаки:

1) приймаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації – Державною авіаційною службою України;

2) підлягають обов'язковому виконанню всіма юридичними та фізичними особами на території України та за її межами;

3) розробляються відповідно до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, а також нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської асоціації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), Європейського агентства з безпеки польотів, інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства Європейського Союзу в галузі цивільної авіації;

4) Авіаційні правила України, розроблені відповідно до нормативних актів Європейського агентства з безпеки польотів, які визначають, що стандарти та вимоги для сертифікації, нагляду та експлуатації повітряних суден є нормативно-технічними документами та можуть прийматися мовою оригіналу;

5) Авіаційні правила України можуть прийматися відповідно до структури документів Європейського Союзу.

Як зазначається у ч. 5 ст. 11 ПКУ, Авіаційні правила України мають предмет регулювання та встановлюють:

1) види, форми сертифікатів та інших документів, що видаються уповноваженим органом із питань цивільної авіації;

2) строки дії зазначених документів;

3) детальний порядок та умови отримання, анулювання, припинення дії та відмови, у тому числі щодо видачі зазначених документів;

4) вимоги до суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності, наявності у суб'єктів авіаційної діяльності систем управління безпекою польотів та систем управління якістю;

5) правила та порядок виконання польотів;

6) правила та порядок аеронавігаційного обслуговування;

7) правила, порядок, обсяг і критерії оцінки, проведення перевірок, інспектування та аудиту, їх види, прийнятні методи визначення відповідності.

Також слід звернути увагу на те, що нормативною формою Авіаційних правил України є наказ. Наказ є підзаконним нормативно-правовим актом. Наприклад, Наказом Державної авіаційної служби України від 05 лютого 2020 року № 218 затверджені «Авіаційні правила України «Правила сертифікації служб авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності», Наказом Державної авіаційної служби України від 09 грудня 2021 року № 1920 затверджені «Авіаційні правила України «Організація повітряного руху», Наказом Державної авіаційної служби України від 26 квітня 2019 року № 529 (у редакції наказу Державної авіаційної служби України від 02 березня 2023 року № 158) затверджені «Авіаційні правила України. Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних із ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника».

Особливі вимоги до юридичної техніки деяких видів Авіаційних правил України: вони мають розроблятися відповідно до відповідних стандартів, рекомендованої практики та нормативно-правових актів міжнародних та наднаціональних організацій.

Окремо слід звернути увагу те, що деякі види Авіаційних правил України мають подвійну правову природу. Вони є не лише підзаконними нормативно-правовими актами, а й нормативно-технічними документами. Згідно з ПКУ, Авіаційні правила України мають бути розроблені відповідно до нормативних актів Європейського агентства з безпеки польотів, мають визначати стандарти та вимоги для сертифікації, нагляду та експлуатації повітряних суден.

Отже, Авіаційні правила України – це упорядкована суб'єктом правотворчої діяльності система підзаконних нормативно-правових актів, які прийняті на підставі Конституції України, законів, чинних міжнародних договорів та регулюють відносини щодо організації та здійснення авіаційної діяльності, а також інші відносини у сфері цивільної авіації. Відповідно до особливостей правової природи, Авіаційні правила України не можуть бути визначені нормативно-правовим актом у формі окремого офіційного документа, вони є результатом систематизації підзаконних нормативних актів. Це є система підзаконних нормативно-правових актів, які мають спільний предмет правового регулювання.

Вищенаведене дозволяє стверджувати про спеціальні ознаки Авіаційних правил України, які роблять їх відмінними від інших підзаконних нормативно-правових актів. Отже, згідно форми Авіаційні правила України – це не один підзаконний нормативний акт, а система підзаконних нормативних актів. Зміст Авіаційних правил України обумовлений предметом регулювання, окремим видом суспільних відносин – організація та здійснення авіаційної діяльності, а також інші відносини у сфері цивільної авіації. У контексті цієї ознаки також слід звернути увагу на те, що назва «Авіаційні правила України» носить виключно узагальнюючий характер для всіх підзаконних нормативних актів, які входять до цієї системи, оскільки кожний підзаконний нормативний акт має свою окрему назву. Щодо суб'єкта правотворчої діяльності, Державної авіаційної служби України, він є однаковим для всіх підзаконних нормативно-правових актів, які входять до системи й наділений спеціальною галузевою компетенцією щодо прийняття таких нормативних актів та їх упорядкування в систему.

Отже, вважаємо, що законодавство про авіаційну діяльність - це взаємопов'язана та упорядкована за предметно-галузевою ознакою система нормативно-правових актів України та міжнародних договорів, які прийняті відповідно до ПКУ та регулюють суспільні відносини, що виникають у зв'язку із здійсненням авіаційної діяльності.

Спеціальними ознаками законодавства про авіаційну діяльність є: предметно-галузевий характер, кодифікованість, правова імплементація, підзаконна систематизація.

Законодавство про авіаційну діяльність – це система нормативно-правових актів, які об'єднані відповідно до вищенаведених ознак. Згідно зі ст. 9 Закону України «Про правотворчу діяльність» законодавство України – це система взаємопов'язана та упорядкована система нормативно-правових актів України й чинних міжнародних договорів. Ця система структурується від актів вищої юридичної сили до актів нижчої юридичної сили.

У науковій літературі поняття «система законодавства» визначається, як узгоджена сукупність нормативно-правових актів, які прийняті та діють у межах юрисдикції певної держави [52, с. 242]. Це поняття може бути визначене як форма існування права, спосіб надання юридичного значення нормам права, засіб їх організації та поєднання в конкретні статті, нормативні приписи, нормативно-правові акти, інститути та галузі законодавства [210, с. 152]. Інші науковці наголошують на тому, що система законодавства – це, насамперед, система всіх упорядкованих нормативно-юридичних актів та інших письмових джерел об'єктивного юридичного права певної держави [211, с. 134].

У науці господарського права прийнято вважати, що система господарського законодавства (галузь господарського законодавства) є системою нормативно-правових актів, норми яких у цілому (або їх окремі норми) спрямовано на впорядкування господарського обороту [128, с. 21; 212, с. 10]. Натомість Вінник О.М. та Шаповалова О.В. зазначають, що система господарського законодавства становить розташування господарсько-правових актів з урахуванням їх зв'язків та властивостей [192, с. 36]. Наукові підходи збігаються в тому, що система господарського законодавства може бути представлена як вертикальна й горизонтальна системи, де вертикальна формується, виходячи з юридичної сили нормативно-правових актів, а горизонтальна визначається за предметом регулювання [131, с. 70-75; 191, с. 72]. Саме в межах горизонтальної системи господарського законодавства виділяються окремі підсистеми, предметом яких є комплекс однорідних відносин, тобто – інститути

(наприклад, інститут договірної права; законодавство про регулювання ринків капіталу; законодавство про захист ринкової конкуренції тощо) [191, с. 72]. На думку окремих вчених, за предметним критерієм визначаються нормативно-правові акти, що віддзеркалюють специфіку господарських відносин у певних сферах/на певних ринках/щодо певних процесів [192, с. 38]. Вони виділяють окремі інститути господарського законодавства, які регулюють відносини в окремих галузях економіки, зокрема на транспорті, у сільському господарстві, літакобудуванні та інші [192, с. 38].

Отже, законодавство про авіаційну діяльність – це інститут системи господарського законодавства, який регулює види господарської діяльності, які пов'язані з використанням повітряного простору та експлуатацією повітряного судна та створення умов для такого використання.

Вважаємо, що аналогічно до системи господарського законодавства законодавство про авіаційну діяльність має вертикальну та горизонтальну системи.

На нашу думку, доцільно застосувати підхід запропонований вченими щодо поділу нормативно-правових актів системи господарського законодавства на три блоки за ознакою юридичної сили [131, с. 71-75]. Відзначимо, що перший блок складається з конституційних основ правопорядку у сфері господарювання. Основним та найвищим за своєю юридичною силою нормативно-правовим актом законодавства про авіаційну діяльність є закон, а саме: Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI. До цього блоку також відносяться міжнародні договори, які мають силу законів. До таких договорів відносяться: Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (з додатками); Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони; Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір, та інші.

До третього блоку – підзаконних нормативно-правових актів відносяться постанови та розпорядження КМУ, а також накази галузевого міністерства та інших державних органів (зокрема, ДАСУ). Наприклад, «Положення про використання

повітряного простору України», затверджене Постановою від 06.12.2017 № 954; Наказ Міністерства транспорту України від 11.11.2003 № 871 «Про затвердження Інструкції про порядок продовження терміну служби (ресурсу) наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів і авіаційного електрозв'язку цивільної авіації України» [213; 214].

Горизонтальну систему законодавства про авіаційну діяльність становлять групи (підсистеми) нормативно-правових актів, які регулюють однорідні авіаційні відносини:

1) загальне авіаційне законодавство, яке регулює відносини щодо використання повітряного простору, авіаційної безпеки, організації авіаційної діяльності.

2) інфраструктурне авіаційне законодавство, яке регулює відносини, пов'язані із використанням об'єктів інфраструктури повітряного транспорту;

3) законодавство про повітряні перевезення, яке регулює відносини, які безпосередньо пов'язані із здійсненням повітряних перевезень (пасажирських, вантажних, перевезень небезпечних вантажів);

4) законодавство про інші види авіаційної діяльності, яке регулює відносини, які пов'язані із здійсненням інших видів діяльності (наприклад, виконання авіаційних робіт, здійснення наземного, аеронавігаційного обслуговування, тощо).

Зокрема до інфраструктурного авіаційного законодавства належать: Авіаційні правила України «Правила сертифікації цивільних аеродромів України» затверджених ДАСУ від 01.04.2021 № 536; «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден», затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 01.12.2004 № 205; Авіаційні правила України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні», затверджені наказом ДАСУ від 05.02.2019 № 153; Авіаційні правила України, частина 24 «Правила надання адреси повітряного судна», затверджені наказом ДАСУ від 07.09.2018 № 921; Авіаційні правила України «Порядок видачі дозволів на бортові радіостанції цивільних повітряних суден», затверджені наказом ДАСУ від 12.11.2020 № 1801 [215; 216; 217].

### **3.2. Окремі питання вдосконалення авіаційного законодавства в умовах інтеграції до Європейського Союзу**

З проголошенням незалежності Україна обрала курс європейської інтеграції. Цей процес найактивніше зарекомендував себе з моменту підписання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством за атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію).

Правовий режим авіаційної діяльності в умовах воєнного стану має екстраординарний характер, держава пішла на безпрецедентний крок у сучасній історії – повне закриття повітряного простору для цивільної авіації [218, с. 540-541]. Враховуючи інші особливості правового режиму воєнного стану, такий стан справ має негативний вплив на авіаційну освіту, авіаційний персонал та діяльність авіаційних перевізників [218, с. 540-541]. Тому, здійснення євроінтеграційних заходів в таких умовах не тільки більш складне, але й має набагато більше значення для потреб забезпечення повоєнного відновлення авіаційної галузі в Україні.

Підтримуємо думку Деркач Е.М. про те, що у випадку інших видів транспорту країнами-членами ЄС передбачено певні послаблення в межах регуляторного регулювання транскордонних перевезень [219, с. 78].

Виходячи з Угоди про асоціацію, згідно з ч. 1 ст. 137 підрозділу 7 частини V глави 6 розділ IV, з метою забезпечення скоординованого розвитку та прогресивної лібералізації перевезень між Сторонами відповідно до їхніх взаємних комерційних потреб, умови взаємного доступу на ринок повинні розглядатися відповідно до Угоди між Україною та Європейським Союзом про спільний авіаційний простір (далі – Угода про САП). Угода про САП була ратифікована Законом України та набрала чинності 09.05.2023 [220, с. 97].

Згідно зі ст. 3 Угоди про САП, її сторони: (а) скасовують усі односторонні адміністративні, технічні або інші заходи, які можуть становити непряме обмеження та мати дискримінаційний вплив на здійснення повітряних перевезень за цією Угодою; і (б) утримуються від застосування адміністративних, технічних або

законодавчих заходів, які можуть призвести до дискримінації по відношенню до громадян або компаній чи підприємств іншої Сторони під час надання послуг за цією Угодою.

Аналіз угоди демонструє, що вона стосується виконання сторонами певних вимог у багатьох сферах цивільної авіації: безпеці польотів, авіаційній безпеці, організації повітряного простору, охорони навколишнього природного середовища. Також регулюванню в межах договору підлягають економічні відносини: питання регуляторної політики, дозвільної діяльності, інвестування, конкурентного середовища та інші питання.

Окрім регулювання тих чи інших відносин, в угоді про САП встановлюються обов'язки України щодо імплементації та інкорпорування тих чи інших актів ЄС, пов'язаних із цивільною авіацією. Більше того, ці вимоги є структурованими певним чином.

У п. 1 р. 1 Додатку III зазначено, що впровадження всіх положень і умов, що впливають із цієї Угоди, здійснюється через два перехідні періоди. Так, згідно з п. 2 розділу 2 Угоди та п. 2 р. 3. додатку III угоди про САП, визначаються акти ЄС та відповідні перехідні періоди, коли ці акти мають бути інкорпоровані.

Загалом Україна поступово здійснює заходи з впровадження угоди про САП. Дані заходи здійснюються як шляхом внесення змін до законодавчих актів, так і підзаконних нормативно-правових актів.

Так, наприклад закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розвитку авіації загального призначення, адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у сфері цивільної авіації, встановлення додаткових механізмів здійснення ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації та дерегуляції господарської діяльності в галузі цивільної авіації» було прийнято на виконання умов визначених в Угоді про асоціацію та Додатку XXXII до цієї Угоди [221].

Згідно з п. 2 р. 2 Додатку III Угоди про САП, Регламент Європейської комісії від 03 серпня 2012 року (EU) № 748/2012 про визначення імплементаційних правил льотної-придатності та сертифікації з екологічної безпеки повітряного судна та

пов'язаних із ним виробів, частин та приладів, а також сертифікації організацій-розробників та виробників авіаційної техніки, зі змінами підлягає інкорпоруванню в національне законодавство України та імплементації в межах першого перехідного періоду. З часом були прийняті Авіаційні правила України від 26.04.2019 № 529 саме з метою впровадження прийнятих Європейською комісією поправок 2, 3, 4 до наведеного Регламенту.

Удосконалення законодавства про авіаційну діяльність передбачає впровадження системної правотворчої діяльності з прийняття нових нормативно-правових актів або вдосконалення змісту чинних з різних питань організації та здійснення авіаційної діяльності. Надважливим є питання про ліцензування авіаперевізників.

Згідно з Угодою про САП, Україна має застосувати правила ліцензування авіаперевізників, переважно еквівалентні тим, що зазначені в главі II Регламенту (ЄС) № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 р. про спільні правила здійснення авіаперевезень в Європейському Союзі (далі – Регламент № 1008/2008) [222, с. 97].

Зазначимо на окремих відмінностях між Регламентом № 1008/2008 та нормами національного законодавства. Регламент № 1008/2008 визначає обов'язкове одержання ліцензії для впровадження діяльності з повітряних перевезень пасажирів, вантажів та/або пошти. Національне законодавство встановлює вимоги лише щодо ліцензування господарської діяльності із перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів [222, с. 142]. Отже, можна зробити висновок про те, що згідно з Регламентом № 1008/2008 ліцензуванню підлягає більше видів авіаційної діяльності, ніж це передбачено законодавством України. Тому саме в цій частині можна констатувати про невідповідність законодавства України Регламенту № 1008/2008 [222, с. 142].

Звертає на себе увагу той факт, що згідно із Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розвитку авіації загального призначення, адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у сфері цивільної авіації, встановлення додаткових механізмів здійснення

ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації та дерегуляції господарської діяльності в галузі цивільної авіації» від 21.03.2023 № 3007-ІХ (набрав чинності 28.04.2023) ліцензуванню підлягають перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів.

Аналіз проблематики дозволяє визначити важливий блок питань, які необхідно вирішити для успішної імплементації Регламенту № 1008/2008 щодо повітряних перевезень в частині, що стосується імплементації ліцензійних вимог.

Зокрема, Регламент № 1008/2008 передбачає таких 9 вимог до здобувача ліцензії [222, с. 142]:

1) його основне місце діяльності розташовано в державі-члені ЄС, державний орган якого надає ліцензію;

2) він має дійсний сертифікат експлуатанта, виданий державним органом саме тієї держави-члена ЄС, чий орган ліцензування відповідатиме за надання, відмову, скасування або призупинення дії ліцензії авіаперевізника, який здобуває ліцензію;

3) він має у своєму розпорядженні одне або більше повітряних суден на праві власності або договір сухої оренди;

4) основною діяльністю здобувача ліцензії буде лише надання послуг повітряних перевезень або надання зазначених послуг у поєднанні з будь-якою іншою комерційною експлуатацією повітряних суден, або ремонтом і технічним обслуговуванням повітряних суден;

5) структура компанії має дозволяти органу ліцензування виконувати положення глави II Регламенту № 1008/2008;

6) держави-члени ЄС та/або громадяни держав-членів ЄС мають володіти більш ніж 50 % підприємства та фактично контролювати його, прямо чи опосередковано через одне чи більше проміжних підприємств, за винятком випадків, передбачених угодою з третьою країною, стороною якої є ЄС;

7) здобувач ліцензії відповідає фінансовим умовам, зазначеним у ст. 5 Регламенту 1008/2008;

8) здобувач ліцензії відповідає вимогам страхування, які передбачені ст. 11 Регламенту № 1008/2008 та Регламенту (ЄС) № 785/2004 Європейського Парламенту

та Ради від 21 квітня 2004 р. про вимоги до авіаперевізників та експлуатантів повітряних суден щодо страхування (далі – Регламент ЄС № 785/2004/22;

9) здобувач ліцензії відповідає положенням про добру репутацію, як зазначено у ст. 7 Регламенту № 1008/2008.

Порівнюючи відповідні вимоги, наведені в згаданих нормативно-правових актах, можна дійти висновку, що:

1) наведений у Регламенті № 1008/2008 перелік вимог значно ширший і змістовніший за той, що передбачений ПКУ;

2) вимоги, передбачені законодавством України, повністю не відповідають вимогам, які передбачені Регламентом № 1008/2008 [221, с. 143-144].

Отже, справедливим видається твердження, що в межах імплементації ліцензійних вимог Регламенту 1008/2008 до національного законодавства постає необхідність внесення змін до національного законодавства. Об'єктом внесення змін має стати ліцензійне законодавство та розділ XII ПКУ.

У випадку апроксимації доцільно передбачити внесення змін і доповнень до змісту окремих нормативно-правових актів: 1) внести зміни до ст. 92 та ст. 93 ПКУ; 2) доповнити ПКУ ст.ст. 92-1 та 92-2; 3) внести зміни до п. 22 Переліку органів ліцензування затверджений постановою КМУ від 05.08.2015 року № 609; 4) внести зміни до Порядку № 137 [223, с. 132].

Значної нормотворчої діяльності потребує узгодження норм національного законодавства щодо вимог до фінансового стану та вимог щодо доброї репутації авіаперевізника. Зокрема необхідно деталізувати та конкретизувати положення ст. 5 та ст. 7 Регламенту № 1008/2008 щодо показників фінансового стану та вимог і ознак «доброї репутації». Вважаємо, що, з точки зору юридичної техніки, відповідна деталізація та конкретизація має бути відображена в Авіаційних правилах України [223, с. 132]. До того ж, специфічний характер Авіаційних правил України дозволяє застосувати їх з відповідною метою. Також у положеннях ПКУ має бути відображено зазначений механізм деталізації та конкретизації положень щодо фінансового стану та «доброї волі» [223, с. 132].

У межах дослідження інших норм Регламенту № 1008/2008 є всі підстави стверджувати, що законодавство України не відповідає законодавству ЄС щодо контролю та нагляду у сфері ліцензування. Це також стосується повноважень контролюючого органу [222, с. 98-99].

На нашу думку, наближення українського законодавства до законодавства ЄС у цих відносинах обмежується правовою архітектурою не лише регулювання авіаційної діяльності, а й регулювання ліцензування господарської діяльності. Фактично, існує потреба в зміні порядку ліцензування повітряних перевезень із загального на особливий.

У юридичній літературі зазначається, що особливий порядок ліцензування полягає в тому, що він ґрунтується на нормах Закону України «Про ліцензування господарської діяльності», але має певні особливості, визначені спеціальним законодавством [117, с. 106]. Вважаємо саме такий підхід обґрунтованим, адже в нашому випадку відсутня потреба в повному відокремленні регулювання ліцензування повітряних перевезень в іншому спеціальному законодавстві. Необхідно лише передбачити особливості здійснення нагляду та контролю за такою діяльністю як повітряні перевезення. Вважаємо, що такі особливості мають бути передбачені в іншому нормативно-правовому акті.

До того ж, враховуючи думку Авер'янової Є.В., можна стверджувати, що характерною ознакою особливого порядку ліцензування є підхід, за яким не весь порядок ліцензування, а лише його певні характерні риси, притаманні виключно цьому виду діяльності, визначаються спеціальними законами [117, с. 106].

Отже, не передбачені Законом України «Про ліцензування господарської діяльності» норми щодо регулювання особливостей здійснення контролю та нагляду за повітряними перевезеннями можуть знайти своє місце в ПКУ, як спеціальному законі та в умовах спеціального порядку ліцензування.

Між національним законодавством та Регламентом 1008/2008 наявні певні розбіжності щодо зупинення та анулювання ліцензій. Фактично внаслідок наявності цілої низки підстав для зупинення дії ліцензій або її анулювання, що відсутні в ЗУ

«Про ліцензування видів господарської діяльності», однак наявні в Регламенті 1008/2008, існує потреба передбачити їх в ПКУ.

Таким чином, потребують внесення змін: 1) ч. 3 ст. 19 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» – щодо особливостей регулювання нагляду та контролю за повітряними перевезеннями; 2) ПКУ щодо контрольно-наглядових повноважень з регулювання повітряних перевезень.

Отже, для вдосконалення законодавства про авіаційну діяльність відповідно до положень Регламенту № 1008/2008 у частині ліцензійних вимог та порядку ліцензування пропонуємо такі зміни до законодавства:

- 1) викласти частину 4 ст. 93 ПКУ в новій редакції;
- 2) доповнити ст. 92 ПКУ частиною 5;
- 3) доповнити ПКУ новими статтями – ст. 92-1 та ст. 92-2;
- 4) ч. 3 ст. 19 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» викласти в новій редакції;
- 5) внести зміни до п. 7 Ліцензійних умов № 134;
- 6) п. 9 Ліцензійних умов № 134 викласти в новій редакції.

Зміст пропозицій щодо внесення змін і доповнень до законодавства про авіаційну діяльність оформлено автором у формі законопроекту і наведено в Додатку до цієї роботи.

Окремої уваги потребує питання про розробку ДАСУ нових Авіаційних правил України. Це мають бути єдині та цілісні за своєю структурою Авіаційні правила України, предметом регулювання яких мають бути:

- 1) спеціальні ліцензійні умови;
- 2) визначення «значних проблем» авіаперевізника;
- 3) вимоги щодо фінансового стану;
- 4) форма та зміст бізнес-плану;
- 5) порядок розгляду та оцінки відповідності фінансового стану суб'єкта господарювання (для отримання ліцензії);

6) вимоги щодо доброї репутації, документи, які підтверджують відповідність суб'єкта господарювання вимогам доброї репутації, способи встановлення відповідності вимогам доброї репутації;

7) зміст частин інформації про фінансовий стан щодо кожного випадку, коли частини такої інформації мають надаватись авіаперевізником органу ліцензування згідно з положеннями Регламенту 1008/2008;

8) підстави застосування повноважень уповноваженого органу з питань цивільної авіації щодо вимоги надати змінений бізнес-план або повторно подати документів та заяви для отримання ліцензії на повітряні перевезення;

9) порядок проведення перевірок фінансового стану;

10) порядки проведення особливих перевірок фінансового стану авіаперевізника за окремих підстав;

11) порядок проведення поглибленої перевірки;

12) критерії неможливості належним чином виконувати свої зобов'язання та критерії невідповідності авіаперевізника вимогам щодо доброї репутації;

13) форми заяв про: продовження строку зупинення дії ліцензії; заяви про усунення підстав, що стали причиною для зупинення дії ліцензії повністю;

14) підстави надання тимчасової ліцензії, її форма та зміст, підстави скасування, порядок введення в дію встановлюються Авіаційними правилами України;

15) випадки, коли на авіаперевізника, який отримав ліцензію із застосуванням спеціальних ліцензійних умов, поширюються звичайні ліцензійні вимоги.

Регламент № 1008/2008 регулює не лише ліцензування, а й інші відносини у сфері повітряних перевезень. Окрему увагу слід звернути на питання ціноутворення у сфері повітряних перевезень.

У даному випадку норми та положення щодо наближення законодавства України до законодавства ЄС у межах цих відносин встановлені не лише в Регламенті № 1008/2008, а й в Угоді про САП [224, с. 124].

Порівняльний аналіз національного законодавства, Угоди про САП та Регламенту № 1008/2008 щодо ціноутворення у сфері повітряних перевезень дозволяє

робити висновок про те, що українське законодавство дещо відрізняється в регулюванні цих відносин, зокрема, щодо питань:

- а) принципи ціноутворення у сфері повітряних перевезень;
- б) доступність та відкритість інформації про тарифи повітряних перевезень;
- в) державного регулювання цін [224, с. 124-126].

Тому вважаємо за доцільне внести зміни до ст. 99 ПКУ. По-перше, на нашу думку, п. 1) ч. 1 ст. 99 ПКУ слід викласти у такій редакції: «тарифи встановлюються на основі вільної та чесної конкуренції». По-друге, п. 3) ч. 1 ст. 99 ПКУ слід викласти у такій редакції: «не допускається встановлення необґрунтованих, несправедливих чи субсидованих тарифів». Ч. 2 ст. 99 ПКУ пропонуємо доповнити абзацом 2 такого змісту: «Доступні для загального кола осіб та публічно опубліковані в будь-якій формі тарифи на послуги повітряних перевезень, якщо вони здійснюються з аеропортів на території України, мають вказувати умови, за яких вони застосовуються. Остаточна ціна на послуги повітряних перевезень має вказувати всі передбачувані та неминучі складові, зокрема, але не виключно, такі складові: тариф на послугу повітряного перевезення; податки; аеропортові збори, інші збори, надбавки та внески». Також пропонуємо ч. 2 ст. 99 ПКУ доповнити абзацом 3 такого змісту: «Авіаперевізники вільно та на власний розсуд встановлюють тарифи на надання послуг повітряних перевезень». Вбачається за доцільне ч. 2 ст. 99 ПКУ доповнити абзацом 4 такого змісту: «Забороняється вимагати подавати тарифи або повідомляти про їх встановлення, окрім випадків, передбачених законодавством». Окрім вищенаведених пропозицій, ст. 99 ПКУ слід доповнити частиною 7 такого змісту: «Положення абзацу 1, 4 частини 2, частини 3 частини 4 та частини 5 цієї статті застосовуються лише для авіаперевізників, які не мають ліцензії, наданої відповідним органом держави-члена ЄС або України, уповноваженим на надання таких ліцензій, якщо інше не встановлено законодавством».

Доступ до транспортної інфраструктури — ключовий елемент забезпечення економічного зростання, територіальної згуртованості та реалізації фундаментальних свобод внутрішнього ринку. Функціональна та доступна інфраструктура сприяє мобільності людей і товарів, знижує транзакційні витрати, стимулює інвестиції в

регіони та посилює конкурентоспроможність економіки в цілому. Інвестування в транспортні мережі створює робочі місця, розширює доступ до ринків праці й послуг та має мультиплікативний ефект на розвиток суміжних секторів. Цей висновок підкреслюється в політичних документах та стратегіях Європейської Комісії, що розглядають інфраструктуру як основний інструмент реалізації цілей єдиного ринку та зеленої трансформації транспорту.

У свою чергу, на законодавчому рівні ЄС прагне створити інтегроване, інтермодальне та стійке транспортне середовище через стратегічні рамки та регламенти, які визначають стандарти планування, фінансування й управління інфраструктурою.

Окреме місце в системі доступу до транспортної інфраструктури займає авіаційна інфраструктура.

Так, у преамбулі Угоди про спільний авіапростір вказується, що доступ авіаперевізників до інфраструктури повітряного транспорту, включаючи доступ до аеропортів, повинен бути прозорим і недискримінаційним, особливо у випадках, коли така інфраструктура є обмеженою.

Також на нормативно-правовому рівні відносини з доступу до авіаційної інфраструктури закріплено низкою правових актів, а саме: Регламент № 95/93 про єдині правила розподілу слотів в аеропортах ЄС; Директива № 96/67/ЄС про доступ до ринку наземного обслуговування в аеропортах ЄС; Директива № 2009/12/ЄС про аеропортові збори; Регламент № 598/2014 про встановлення правил та процедур уведення експлуатаційних обмежень, пов'язаних із шумом в аеропортах ЄС, у рамках збалансованого підходу; Регламент № 139/2014, який містить вимоги й адміністративні процедури, пов'язані з аеродромами.

Варто відзначити, що всі ці акти також передбачені в Додатку I до Угоди про спільний авіапростір, та мають бути імплементовані в законодавство України в тому чи іншому обсязі.

Серед усього масиву відносин у сфері доступу до авіаційної інфраструктури, слід виділити відносини, які пов'язані з розподілом слотів для авіаперевізників інших користувачів аеропортів.

Розподіл слотів у перевантажених аеропортах є одним із ключових механізмів гарантування реального доступу до авіаційної інфраструктури: саме через систему слотів визначається, які перевізники і в яких часових інтервалах можуть здійснювати зльоти та посадки, а отже — хто має фактичну можливість обслуговувати маршрути, конкурувати на ринку та підключати регіони до повітряних сполучень.

У п. 6 ст. 21 Угоди про спільний авіапростір зазначається, що розподіл наявних слотів в аеропортах на територіях Сторін здійснюється незалежно, прозоро, недискримінаційно та своєчасно.

Щодо застосування Регламенту № 95/93, передбачається імплементація його в законодавство на такому рівні: статті 1-12, 14 та 14а(2). З огляду на структуру регламенту, фактично передбачається його майже повна імплементація, окрім декількох статей. Регламент № 95/93 має у своїй основі механізм координації слотів.

Зазначені правовідносини також передбачені в ПКУ. Однак, на відміну від положень Регламенту № 95/93, який має розгалужений внутрішній зміст щодо регулювання розподілу слотів, національне законодавство врегульовує це питання лише однією статтею в ПКУ – статтею 72.

Положення ст. 72 ПКУ загалом визначає такі аспекти щодо розподілу слотів: 1) ознаки некоординованих аеропортів та здійснення слот-регулювання в таких аеропортах їх експлуатантами; 2) загальна підстава визначення уповноваженим органом аеропортам координованим; 3) можливість створення координаційного комітету, для належного представництва інтересів всіх сторін; 4) базові положення щодо правового статусу координатора.

Слід зазначити, що порівняльний аналіз Регламенту № 95/93 та ст. 72 ПКУ чітко засвідчує, що кодекс регулює відносини щодо слотів значно менш детально. Разом з тим, ч. 5 ст. 72 ПКУ зазначає, що порядок і процедура визначення аеропорту координованим, вибору й призначення координатора, його діяльності, процесу розподілу й виділення координатором слотів для авіаперевізників, нагляду за діяльністю координатора, вчинення дій у разі скасування координації в аеропорту встановлюються авіаційними правилами України.

На даний час відповідні Авіаційні правила України, які містили вищезгадані положення, згідно ч. 5 ст. 72 ПКУ – відсутні.

Щодо Регламенту № 95/93, то його положення, які підлягають застосуванню в національному законодавстві, врегульовують такі основні питання слот-регулювання:

- 1) стаття 3 – підстави для визначення аеропорту координованим;
- 2) стаття 4 – правовий статус та повноваження координатора;
- 3) стаття 5 – склад та завдання координаційного комітету;
- 4) стаття 6 – основи методологічних підходів до здійснення координації;
- 5) стаття 7 – повноваження координатора щодо отримання інформації від інших суб'єктів авіаційних відносин;
- 6) стаття 8 – процедура розподілу слотів;
- 7) стаття 8а – правовий режим слотів, зокрема особливості їх передачі між суб'єктами;
- 8) стаття 10 – регулювання пулу слотів;
- 9) стаття 10а – розподіл слотів при надзвичайних ситуаціях.

Хоч наведений перелік не відображає всі положення регламенту, які підлягають імплементації, ці положення відображають основні та найбільш важливі аспекти відносин пов'язаних із розподілом та використанням слотів у межах регламенту.

Також, як вже раніше зазначалось, ці положення містять більш детальне регулювання щодо тих чи інших питань:

- 1) перелік підстав щодо визнання аеропорту контрольованим є більшим та більш детальним на відміну від ст. 72 ПКУ;
- 2) більш детально розкрито повноваження координатора;
- 3) більш детально визначено особливості функціонування координаційного комітету;
- 4) більш детально врегульовано процедури розподілу слотів – що відсутнє в національному законодавстві взагалі.

З огляду на вищенаведене, необхідним видається внесення змін до ПКУ щодо приведення національного законодавства у відповідність із законодавством ЄС з

питань розподілу слотів. У такому випадку, з огляду на те, що все правове регулювання цих відносин в ПКУ зосереджено в ст 72, видається доцільним усі зміни до законодавства зосередити саме в цій статті.

Разом з тим, нема потреби вміщувати все регулювання лише в ПКУ. Так, необхідним є також виконання положень ч. 5 ст. 72 ПКУ, яка передбачає наявність відповідних Авіаційних правил України. Як зазначалось раніше, ч. 5 ст. 72 ПКУ передбачає визначення в межах Авіаційних правил України «процесу розподілу і виділення координатором слотів для авіаперевізників». Такі положення загалом відповідають ст.ст. 8, 8а, 10, 10а Регламенту № 95/93.

Окрім цього, на нашу думку, місце положень ст. 6 регламенту щодо основ методологічних підходів також мають бути закріплені в Авіаційних правилах України. Логічним видається передбачити визначені ч. 5 ст. 72 ПКУ питання з урахуванням застосовних положень Регламенту № 95/93 в межах одного документа, що належитиме до Авіаційних правил України. Вважаємо, що це питання може бути предметом подальших досліджень.

### **Висновки до розділу 3**

1. Визначено, що законодавство про авіаційну діяльність – це взаємопов'язана та упорядкована за предметно-галузевою ознакою система нормативно-правових актів України та міжнародних договорів, які прийняті відповідно до ПКУ та регулюють суспільні відносини, що виникають у зв'язку із здійсненням авіаційної діяльності.

2. Встановлено, що законодавство про авіаційну діяльність характеризують загальні та спеціальні ознаки. Загальні ознаки законодавства про авіаційну діяльність збігаються з ознаками господарського законодавства, характеризують його загалом, спеціальні ознаки – це ознаки, які дозволяють визначити особливості законодавства про авіаційну діяльність. Відповідно до загальних ознак законодавство про авіаційну діяльність: 1) є інститутом господарського права; 2) має комплексний зміст; 3) включає одногалузеві акти; 4) передбачає поєднання з комерційним правом інших

країн та міжнародними договорами; 5) є нормативною основою господарського права; 6) є основним видом правової інформації про організацію та господарський правопорядок; 7) являє собою систему нормативно-правових актів. Спеціальні ознаки законодавства про авіаційну діяльність: 1) предметно-галузевий характер; 2) кодифікованість; 3) правова імплементація; 4) підзаконна систематизація.

3. Обґрунтовано, що поняття «господарське законодавство» і «законодавство про авіаційну діяльність» співвідносяться як родове та видове, законодавство про авіаційну діяльність є інститутом господарського законодавства.

4. З'ясовано, що відповідно до предметно-галузевої ознаки законодавство про авіаційну діяльність є нормативною основою для правового регулювання видів господарської діяльності, що пов'язані з використанням повітряного простору та експлуатацією повітряних суден. Це законодавство має відношення до галузі цивільної авіації та системи повітряного транспорту. Ця ознака дозволяє стверджувати про виключний предметний характер нормативно-правових актів з огляду на те, що вони не можуть бути застосовані на інших видах транспорту, а також щодо інших видів господарської діяльності.

5. З'ясовано, що спеціальною ознакою законодавства про авіаційну діяльність є ознака правової імплементації, згідно з якою переважна більшість нормативно-правових актів України, що регулюють авіаційну діяльність, втілюють норми міжнародних договорів. Складовою цієї ознаки є євроінтеграційність, відповідно до якої на сучасному етапі відбувається прийняття нових нормативно-правових актів або вдосконалення змісту чинних.

6. Узагальнено положення, відповідно до яких встановлено особливості систематизації законодавства про авіаційну діяльність. Доведено, що спеціальною ознакою законодавства про авіаційну діяльність є ознака систематизації підзаконних нормативних актів. На відміну від ознаки наявності відомчих нормативних актів, яка вказує лише на наявність підзаконних нормативних актів у системі законодавства, ознака підзаконної систематизації вказує на систему підзаконних нормативних актів, задля якої характерними є: однорідність сфери суспільних відносин,

взаємопов'язаність та упорядкованість підзаконних нормативних актів, їх відповідність міжнародним актам.

7. Обґрунтовано висновок про те, що систематизація підзаконних нормативно-правових актів не є формою систематизації законодавства, яка є загальноприйнятою в теорії права, є окремим видом правотворчої діяльності. З огляду на таке, систематизація законодавства проводиться, як правило, з метою вдосконалення правового регулювання; результатом систематизації законодавства є прийняття по суті нового нормативно-правового акта на підставі чинних у формі збірника законодавства, зводу законів, основ законодавства, кодексу, тощо. Підзаконна систематизація зумовлена прийняттям нових підзаконних нормативних актів і констатує наслідок – наявність підзаконних нормативних актів зі спільною назвою та предметом регулювання. Упорядкування за умов підзаконної систематизації відбувається лише щодо нормативно-правових актів однакової юридичної сили. Підзаконна систематизація не передбачає прийняття єдиного нового нормативно-правового акта шляхом увібрання та/або переосмислення змісту існуючих нормативно-правових актів, відтак не може розглядатися аналогом кодифікації чи інкорпорації.

8. З'ясовано, що Авіаційні правила України – це упорядкована суб'єктом правотворчої діяльності система підзаконних нормативно-правових актів, які прийняті на підставі Конституції України, законів, чинних міжнародних договорів та регулюють відносини щодо організації та здійснення авіаційної діяльності, а також інші відносини у сфері цивільної авіації. Відповідно до особливостей правової природи, Авіаційні правила України не можуть бути визначені нормативно-правовим актом у формі окремого офіційного документа, вони є результатом систематизації підзаконних нормативних актів.

9. Виокремлено ознаки Авіаційних правил України, які роблять їх відмінними від інших підзаконних нормативно-правових актів: а) згідно з формою, Авіаційні правила України – це не один підзаконний нормативний акт, а система підзаконних нормативних актів; б) зміст Авіаційних правил України обумовлений предметом регулювання, окремим видом суспільних відносин – організація та здійснення

авіаційної діяльності, сферою цивільної авіації; в) назва «Авіаційні правила України» носить виключно узагальнювальний характер для всіх підзаконних нормативних актів, які входять до цієї системи, оскільки кожний підзаконний нормативний акт має свою окрему назву; г) щодо суб'єкта правотворчої діяльності, Державної авіаційної служби України, він є однаковим для всіх підзаконних нормативно-правових актів, які входять до системи й наділений спеціальною галузевою компетенцією щодо прийняття таких нормативних актів та їх упорядкування в систему.

10. Встановлено, що горизонтальну систему законодавства про авіаційну діяльність становлять групи (підсистеми) нормативно-правових актів, які регулюють однорідні авіаційні відносини: 1) загальне авіаційне законодавство, яке регулює відносини щодо використання повітряного простору, авіаційної безпеки, організації авіаційної діяльності.; 2) інфраструктурне авіаційне законодавство, яке регулює відносини, пов'язані використанням об'єктів інфраструктури повітряного транспорту; 3) законодавство про повітряні перевезення, яке регулює відносини, які безпосередньо пов'язані зі здійсненням повітряних перевезень (пасажирських, вантажних, перевезень небезпечних вантажів); 4) законодавство про інші види авіаційної діяльності, яке регулює відносини, які пов'язані зі здійсненням інших видів діяльності (наприклад, виконання авіаційних робіт, здійснення наземного, аеронавігаційного обслуговування тощо).

11. Запропоновано пропозиції щодо внесення змін та доповнень до законодавства України з питань ліцензування окремих видів повітряних перевезень із урахуванням вимог Регламенту 1008/2008.

## ВИСНОВКИ

У дисертації викладено теоретичні узагальнення та господарсько-правові підходи до регулювання авіаційної діяльності. Уперше застосовано системний підхід до визначення авіаційної діяльності з огляду на зв'язок з поняттям авіації; урахування особливостей розмежування цивільної та державної авіації; розкриття правової природи через поняття господарська діяльність; загальносистемне значення поняття транспортна діяльність та визначення авіаційної діяльності різновидом транспортної діяльності.

Вирішення наукових задач надало можливість сформулювати основні теоретичні висновки, пропозиції та рекомендації, спрямовані на досягнення визначеної мети дисертації.

1. Запропонована авторська правова дефініція поняття «авіація» – це структурно та функціонально обумовлена система суспільних відносин, що виникають у зв'язку із забезпеченням використання та безпосереднім використанням повітряного простору з метою виконання функцій із забезпечення національної безпеки, оборони та захисту населення, а також для здійснення авіаційної діяльності й задоволення різних потреб економіки.

2. З'ясовано, що повітряний транспорт – це економічне утворення, що характеризується видом суспільних господарських відносин, які виникають у галузі цивільної авіації й для якого характерною є структурна інтеграція з економічною системою та транспортною системою держави. Поняття «повітряний транспорт» співвідноситься з категоріями «авіація», «економічна система», «транспортна система» як спеціальне і загальне.

3. Обґрунтовано, що поняття «авіація» і поняття «повітряний транспорт» є різними. Це зумовлено тим, що, з одного боку, авіація безпосередньо опосередковує господарсько-правові відносини, що виникають у зв'язку із функціонуванням повітряного транспорту, а з іншого – можна констатувати роль авіації у взаємодії з іншими галузями економіки, що виходить за межі повітряного транспорту. Доведено, що категорії «цивільна авіація» та «повітряний транспорт» співвідносяться як загальне та спеціальне.

4. Доведено необхідність системного підходу до визначення авіаційної діяльності з огляду на такі аргументи: зв'язок з поняттям авіації; урахування особливостей розмежування цивільної та державної авіації; розкриття правової природи через поняття господарська діяльність; загальносистемне значення поняття транспортна діяльність та визначення авіаційної діяльності різновидом транспортної діяльності. Відповідно до наведеного запропоновано авторське визначення поняття «авіаційна діяльність» – суспільно-корисна діяльність, вид господарської діяльності, що опосередковує функціональну роль повітряного транспорту для економіки України, здійснюється суб'єктами господарювання у сфері цивільної авіації на професійних засадах, спрямована на використання повітряного простору та/або створення умов для використання повітряного простору й пов'язана із експлуатацією повітряних суден. Запропоновано нову редакцію ч. 1 ст. 1 ПКУ щодо поняття «авіаційної діяльності».

5. Визначено, що критеріями класифікації авіаційної діяльності є структура авіації та предметний критерій. Обґрунтовано, що всі види авіаційної діяльності за предметним критерієм є господарською діяльністю та забезпечують функціонування повітряного транспорту. За предметно-об'єктним критерієм запропоновано виокремлення основних видів авіаційної діяльності: використання повітряного простору, що пов'язане з експлуатацією повітряних суден; створення умов для використання повітряного простору у зв'язку із експлуатацією повітряних суден.

6. Доведено, що діяльність з аеронавігаційного обслуговування за своєю правовою природою є господарською діяльністю, окремим видом авіаційної діяльності, що спрямована на організацію повітряного руху та є підставою для змістовного розмежування понять «організація повітряного руху» та «використання повітряного простору».

7. Доведено, що категорії «суб'єкти господарювання» та «суб'єкти авіаційної діяльності» співвідносяться як загальне та родове. Запропоноване внесення змін до п. 97 ч. 1 ст. 1 ПКУ.

8. Встановлено, що поняття «експлуатант» і «суб'єкти авіаційної діяльності» не є тотожними. Визначено, що поняття «суб'єкти авіаційної діяльності» та

«авіаперевізник» є різними. Вони різняться за предметною ознакою з огляду на те, що перевезення є одним із видів авіаційної діяльності, відтак поняття авіаційної діяльності не може використовуватися виключно для позначення перевезення. Поняття «суб'єкти авіаційної діяльності» є ширшим за поняття «авіаперевізник», оскільки, окрім авіаперевізників, до числа суб'єктів авіаційної діяльності належать інші суб'єкти, предмет діяльності яких є іншим, ніж у авіаперевізника.

9. Обґрунтовано поділ суб'єктів авіаційної діяльності на дві групи: 1) суб'єкти авіаційної діяльності – експлуатанти; 2) суб'єкти авіаційної діяльності без статусу експлуатанта.

10. Обґрунтовано, що відносини щодо створення органів ОПР та визначення конфігурації їх робочих місць відповідають внутрішньогосподарським відносинам, а саме: відносинам суб'єкта господарювання з його структурними підрозділами. Визначено, що правовий статус метеорологічних органів та САІ Украероруху є аналогічним щодо правового статусу органів ОПР. Запропоновано доповнення до ст. ст. 33, 35 ПКУ.

11. Обґрунтовано поділ суб'єктів наземного обслуговування на дві групи: суб'єкти авіаційної діяльності, які надають послуги наземного обслуговування, та інші суб'єкти наземного обслуговування. Зокрема до інших суб'єктів наземного обслуговування належать: а) користувач аеропорту (аеродрому), який самостійно здійснює послуги з наземного обслуговування без передачі такого права іншим суб'єктам авіаційної діяльності; б) експлуатант аеродрому (аеропорту).

12. Доведено, що організація виробника та організація розробника авіаційної техніки є видами суб'єктів авіаційної діяльності, які відповідають ознакам суб'єктів господарювання. Запропоновано зміни до ПКУ щодо закріплення за організацією виробника та організацією розробника авіаційної техніки статусу суб'єктів господарювання.

13. Зроблено висновок про те, що суб'єкт господарювання, предметом діяльності якого є авіаційне страхування, є суб'єктом страхової діяльності і, відповідно, страховиком за договором страхування. Разом із тим, слід враховувати те, що авіаційне страхування є передумовою здійснення певних видів авіаційної

діяльності, безпосередньо суб'єкти авіаційної діяльності можуть бути страхувальниками, тобто стороною договору страхування й водночас споживачами послуг, які надає страховик. З огляду на те, що згідно ст. 117 ПКУ суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані укладати договори страхування ризиків цивільної авіації за певними класами страхування, доведено, що господарська компетенція суб'єктів авіаційної діяльності має певні особливості. Однією з таких є передбачений законодавством обов'язок щодо авіаційного страхування.

14. З'ясовано, що правове становище суб'єктів, які здійснюють авіаційні роботи, характеризують такі основні положення: суб'єкти, які здійснюють авіаційні роботи, є суб'єктами господарювання, окремим видом суб'єктів авіаційної діяльності; суб'єкти, які здійснюють авіаційні роботи, мають статус експлуатанта ПС; до числа суб'єктів, які здійснюють авіаційні роботи, можуть бути віднесені не лише суб'єкти господарювання, зареєстровані за законодавством України, а також іноземні експлуатанти, за умови, що вони виконують авіаційні роботи на території України; суб'єкти, які здійснюють авіаційні роботи, повинні мати відповідний дозвільний документ, що є передумовою для виконання авіаційних робіт – чинний сертифікат експлуатанта або інший документ, що підтверджує необхідну кваліфікацію провадити авіаційну діяльність відповідно до АПУ.

15. Визначено, що Мінрозвитку є органом загально-галузевого регулювання, а ДАСУ – суб'єктом спеціально-галузевих господарських повноважень. Запропоновано закріпити в законодавстві нові повноваження ДАСУ з огляду на зміст Угоди про спільний авіаційний простір.

16. З'ясовано особливості ліцензування та сертифікації авіаційної діяльності як різновиду дозвільних транспортних процедур: а) ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності є засобами державного регулювання, що застосовуються з метою забезпечення функціонування підсистеми повітряного транспорту, тобто мають окрему цілеспрямованість; б) ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності мають взаємовиключний характер, який унеможлиблює застосування цих процедур на інших видах транспорту та зумовлює окреме правове регулювання; в) ліцензування та сертифікація авіаційної діяльності є умовою здійснення лише

визначених законодавством видів авіаційної діяльності, а не в цілому всіх видів транспортної діяльності.

17. Визначено, що ліцензування повітряних перевезень як різновид транспортної дозвільної процедури, найбільш характеризують такі ознаки: імперативно-правовий характер, спеціальна галузева спрямованість, суб'єктний склад. Обґрунтовано положення про те, що ліцензування страхування ризиків цивільної авіації не є транспортною дозвільною процедурою.

18. Визначено спеціальні ознаки сертифікації авіаційної діяльності: а) регулюється спеціальним законодавством – ПКУ та Авіаційними правилами України; б) є засобом державного регулювання авіаційної діяльності; в) є галузевим видом сертифікації; г) характеризується різновидами документів дозвільного характеру: сертифікат, схвалення, схвальний лист тощо.

19. Сформульовано положення, які зумовлюють системно-галузевий підхід до застосування категорії «повітряне судно» у законодавстві України, зокрема встановлено, що поняття «повітряне судно»: а) застосовується для узагальнення об'єктів інфраструктури повітряного транспорту, що використовуються для здійснення авіаційної діяльності; б) застосовується для виокремлення тих видів транспортних засобів, які використовуються виключно у сфері цивільної авіації; в) застосовується як універсальна правова категорія щодо різних видів повітряних суден, які передбачені законодавством і відповідають ознакам льотної придатності.

20. Встановлено, що ознака льотної придатності: дозволяє визначити особливості повітряного судна як: а) окремого виду транспортних засобів та об'єкта інфраструктури повітряного транспорту; б) пов'язується з виконанням власником повітряного судна та його експлуатантом, передбаченого законодавством обов'язку щодо підтримання належного технічного стану повітряного судна; підтвердження льотної придатності повітряного судна відбувається шляхом видачі сертифіката льотної придатності.

21. Обґрунтовано, що комерційна експлуатація є особливим порядком реалізації правомочності користування, який обумовлений відповідними підставами: а) специфічними технічними характеристиками цивільних ПС; б) вимогами безпеки

авіації; в) метою використання. Встановлено, що комерційна експлуатація складається з комерційної експлуатації повітряного транспорту та комерційної спеціалізованої експлуатації. Визначено, що до ознак комерційної експлуатації належить: а) наявність значної кількості вимог та обмежень щодо використання цивільних ПС; б) спеціальний суб'єкт здійснення комерційної експлуатації – комерційні експлуатанти, які є суб'єктами господарювання, та поділяються на комерційних експлуатантів повітряного транспорту та комерційних спеціалізованих експлуатантів; в) наявна мета – забезпечення здійснення таких видів господарської діяльності як повітряні перевезення та авіаційні роботи.

22. Запропоновано доповнити законодавство поняттям «комерційна спеціалізована експлуатація» – це експлуатація цивільних повітряних суден, окрім комерційної експлуатації повітряного транспорту, яка має оплатний характер і передбачає використання повітряного судна для здійснення окремих видів авіаційної діяльності (сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама).

23. Узагальнено основні критерії класифікації повітряних суден: а) за ознакою експлуатаційної готовності: експериментальні повітряні судна; готові (вироблені) повітряні судна; б) за ознакою належності повітряного судна на праві власності (державної, комунальної, приватної) або на праві узуфрукта державного або комунального майна; в) за ознакою пілотованості на пілотовані та безпілотні та поділ безпілотних повітряних суден за ознакою керованості на керовані та некеровані.

24. Наведено висновок про те, що регулювання порядку використання БПЛА повинно здійснюватися окремими Авіаційними правилами України.

25. З'ясовано, що аеродромні об'єкти – це рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування аеродрому, розташовані в межах земної, водної поверхні та/або статичної або плавучої структури на воді, що належать до території аеродрому. Визначено основні ознаки аеродромних об'єктів: а) майнова ознака, оскільки ці об'єкти є рухомими та нерухомими речами; б) компетенційна ознака, відповідно до якої ці об'єкти належать суб'єктам авіаційної діяльності на законних підставах, використовуються відповідними суб'єктами, щодо цих об'єктів можуть

виникати майнові права та обов'язки; в) мета використання, аеродромні об'єкти за своїм призначенням спрямовані на забезпечення функціонування аеродромів; г) особливості місцезнаходження, зумовлені різними варіантами розташування цих об'єктів.

26. Доведено розмежування понять «аеродром» та «аеропорт». З'ясовано особливість інфраструктурної ознаки аеропорту. Автор наводить твердження про те, що аеропорт, як і аеродром, є сукупністю аеродромних об'єктів. На відміну від аеродрому, аеропорт має у своєму складі аеровокзал.

27. Обґрунтовано теоретичне розмежування понять «власник аеродрому» та «експлуатант аеродрому» та сформульовані положення щодо доцільності використання понять «власник об'єкта інфраструктури» та «оператор об'єкта інфраструктури».

28. Визначено, що законодавство про авіаційну діяльність – це взаємопов'язана та упорядкована за предметно-галузеву ознакою система нормативно-правових актів України та міжнародних договорів, які прийняті відповідно до ПКУ та регулюють суспільні відносини, що виникають у зв'язку із здійсненням авіаційної діяльності.

29. Встановлено, що законодавство про авіаційну діяльність характеризують загальні та спеціальні ознаки. Загальні ознаки законодавства про авіаційну діяльність збігаються з ознаками господарського законодавства, характеризують його загалом, спеціальні ознаки – це ознаки, які дозволяють визначити особливості законодавства про авіаційну діяльність. Відповідно до загальних ознак законодавство про авіаційну діяльність: 1) є інститутом господарського права; 2) має комплексний зміст; 3) включає одногалузеві акти; 4) передбачає поєднання з комерційним правом інших країн та міжнародними договорами; 5) є нормативною основою господарського права; 6) є основним видом правової інформації про організацію та господарський правопорядок; 7) являє собою систему нормативно-правових актів. Спеціальні ознаки законодавства про авіаційну діяльність: 1) предметно-галузевий характер; 2) кодифікованість; 3) правова імплементація; 4) підзаконна систематизація.

30. Обґрунтовано, що поняття «господарське законодавство» і «законодавство про авіаційну діяльність» співвідносяться як родове та видове, законодавство про авіаційну діяльність є інститутом господарського законодавства.

31. З'ясовано, що відповідно до предметно-галузевої ознаки законодавство про авіаційну діяльність є нормативною основою для правового регулювання видів господарської діяльності, що пов'язані з використанням повітряного простору та експлуатацією повітряних суден. Це законодавство має відношення до галузі цивільної авіації та системи повітряного транспорту. Ця ознака дозволяє стверджувати про виключний предметний характер нормативно-правових актів з огляду на те, що вони не можуть бути застосовані на інших видах транспорту, а також щодо інших видів господарської діяльності.

32. З'ясовано, що спеціальною ознакою законодавства про авіаційну діяльність є ознака правової імплементації, згідно з якою переважна більшість нормативно-правових актів України, що регулюють авіаційну діяльність, втілюють норми міжнародних договорів. Складовою цієї ознаки є євроінтеграційність, відповідно до якої на сучасному етапі відбувається прийняття нових нормативно-правових актів або вдосконалення змісту чинних.

33. Узагальнено положення, відповідно до яких встановлено особливості систематизації законодавства про авіаційну діяльність. Доведено, що спеціальною ознакою законодавства про авіаційну діяльність є ознака систематизації підзаконних нормативних актів. На відміну від ознаки наявності відомчих нормативних актів, яка вказує лише на наявність підзаконних нормативних актів у системі законодавства, ознака підзаконної систематизації вказує на систему підзаконних нормативних актів, задля якої характерними є: однорідність сфери суспільних відносин, взаємопов'язаність та упорядкованість підзаконних нормативних актів, їх відповідність міжнародним актам.

34. Обґрунтовано висновок про те, що систематизація підзаконних нормативно-правових актів не є формою систематизації законодавства, яка є загальноприйнятою в теорії права, є окремим видом правотворчої діяльності. З огляду на таке, систематизація законодавства проводиться, як правило, з метою вдосконалення

правового регулювання; результатом систематизації законодавства є прийняття по суті нового нормативно-правового акта на підставі чинних у формі збірника законодавства, зводу законів, основ законодавства, кодексу, тощо. Підзаконна систематизація зумовлена прийняттям нових підзаконних нормативних актів і констатує наслідок – наявність підзаконних нормативних актів зі спільною назвою та предметом регулювання. Упорядкування за умов підзаконної систематизації відбувається лише щодо нормативно-правових актів однакової юридичної сили. Підзаконна систематизація не передбачає прийняття єдиного нового нормативно-правового акта шляхом увібрання та/або переосмислення змісту існуючих нормативно-правових актів, відтак не може розглядатися аналогом кодифікації чи інкорпорації.

35. З'ясовано, що Авіаційні правила України – це упорядкована суб'єктом правотворчої діяльності система підзаконних нормативно-правових актів, які прийняті на підставі Конституції України, законів, чинних міжнародних договорів та регулюють відносини щодо організації та здійснення авіаційної діяльності, а також інші відносини у сфері цивільної авіації. Відповідно до особливостей правової природи, Авіаційні правила України не можуть бути визначені нормативно-правовим актом у формі окремого офіційного документа, вони є результатом систематизації підзаконних нормативних актів.

36. Виокремлено ознаки Авіаційних правил України, які роблять їх відмінними від інших підзаконних нормативно-правових актів: а) згідно з формою, Авіаційні правила України – це не один підзаконний нормативний акт, а система підзаконних нормативних актів; б) зміст Авіаційних правил України обумовлений предметом регулювання, окремим видом суспільних відносин – організація та здійснення авіаційної діяльності, сферою цивільної авіації; в) назва «Авіаційні правила України» носить виключно узагальнювальний характер для всіх підзаконних нормативних актів, які входять до цієї системи, оскільки кожний підзаконний нормативний акт має свою окрему назву; г) щодо суб'єкта правотворчої діяльності, Державної авіаційної служби України, він є однаковим для всіх підзаконних нормативно-правових актів,

які входять до системи й наділений спеціальною галузевою компетенцією щодо прийняття таких нормативних актів та їх упорядкування в систему.

37. Встановлено, що горизонтальну систему законодавства про авіаційну діяльність становлять групи (підсистеми) нормативно-правових актів, які регулюють однорідні авіаційні відносини: 1) загальне авіаційне законодавство, яке регулює відносини щодо використання повітряного простору, авіаційної безпеки, організації авіаційної діяльності.; 2) інфраструктурне авіаційне законодавство, яке регулює відносини, пов'язані використанням об'єктів інфраструктури повітряного транспорту; 3) законодавство про повітряні перевезення, яке регулює відносини, які безпосередньо пов'язані зі здійсненням повітряних перевезень (пасажирських, вантажних, перевезень небезпечних вантажів); 4) законодавство про інші види авіаційної діяльності, яке регулює відносини, які пов'язані зі здійсненням інших видів діяльності (наприклад, виконання авіаційних робіт, здійснення наземного, аеронавігаційного обслуговування тощо).

38. Запропоновано пропозиції щодо внесення змін та доповнень до законодавства України з питань ліцензування окремих видів повітряних перевезень із урахуванням вимог Регламенту 1008/2008.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Москаленко С. І. Ретроспективний аналіз діяльності цивільної авіації в Україні. Юридичний науковий електронний журнал. 1/2017. С. 96-99. URL.: [http://lsej.org.ua/1\\_2017/26.pdf](http://lsej.org.ua/1_2017/26.pdf) (дата звернення: 18.08.2023).
2. Потоцький О. Становлення та розвиток армійської авіації як засобу вогневої підтримки сухопутних військ у воєнних конфліктах другої половини ХХ – початку ХХІ століття. Актуальні питання гуманітарних наук. С. 10-16. DOI: <https://doi.org/10.24919/2308-4863/62-2-2> (дата звернення: 18.08.2023).
3. Резнік В.І. Формування організаційних засад створення авіації на рубежі ХІХ-ХХ століть. Воєнно-історичний вісник. № 3. 2019. С. 175-183. DOI: [10.33099/2707-1383-2019-33-3-175-183](https://doi.org/10.33099/2707-1383-2019-33-3-175-183) (дата звернення: 18.08.2023).
4. Федотов, В. В. Етапи історії розвитку цивільної авіації. Людина у світі високих технологій: збірник праць XVII Міжнародної молодіжної науково-практичної конференції «Світоглядне значення наукової картини світу» (23 квітня 2019 р., Київ). Київ, 2019. С. 68-70. URI: <https://ela.kpi.ua/handle/123456789/51338> (дата звернення: 18.08.2023).
5. Button, K., 2008. The Impacts of Globalization On International Air Transport Activity. Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World, Guadalajara. P. 1-40. URL: <https://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/41373470.pdf> (date of access: 18.08.2023).
6. Акімов М.О., Похиленко І.С. Історичні аспекти виникнення та розвитку безпілотної авіації. *Актуальні питання у сучасній науці*. Випуск 5 (35), 2025. С. 1527–1536. DOI [https://doi.org/10.52058/2786-6300-2025-5\(35\)-1527-1536](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2025-5(35)-1527-1536)
7. Cohen M. Sustainable mobility transitions and the challenge of countervailing trends: The case of personal aeromobility. *Technology analysis and strategic management*. 2009. № 21(2). P. 249-265. DOI: [10.1080/09537320802625330](https://doi.org/10.1080/09537320802625330) (date of access: 18.08.2023).

8. Annual Report of the Council. International Civil Aviation Organization. 2004. P. 8. URL: [https://www.icao.int/Documents/annual-reports/rp04\\_en.pdf](https://www.icao.int/Documents/annual-reports/rp04_en.pdf) (date of access: 18.08.2023).

9. The world of air transport // ICAO. URL: <https://www.icao.int/annual-report-2019/Pages/the-world-of-air-transport-in-2019.aspx> (date of access: 18.08.2023).

10. World Population Prospects 2019. Highlights / Department of Economic and Social Affairs, Population Division. United Nations, New York, 2019. 39 p. URL : [https://population.un.org/wpp/Publications/Files/WPP2019\\_Highlights.pdf](https://population.un.org/wpp/Publications/Files/WPP2019_Highlights.pdf) (date of access: 18.08.2023).

11. How certain are the United Nations global population projections? (Population facts) / Department of Economic and Social Affairs, Population Division. № 2019/6. 2019. URL: [https://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/popfacts/PopFacts\\_2019-6.pdf](https://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/popfacts/PopFacts_2019-6.pdf) (date of access: 18.08.2023).

12. Aviation: benefits beyond borders. // Air Transport Action Group. 2019. 96 p. URL: [https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag\\_abb-2020-publication-digital.pdf](https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag_abb-2020-publication-digital.pdf) (date of access: 18.08.2023).

13. Vladimir S., Luboš S., Peter K., Iveta Š. Globalization elements and their impact on air traffic. Exclusive Journal: Economy and society and environment. URL: <https://www.exclusivejournal.sk/files/4-2014/6-socha-socha-kalavsky-sebescakova.pdf> (date of access: 18.08.2023).

14. ICAO and the United Nations sustainable development goals // ICAO. URL: <https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/pages/sdg.aspx> (date of access: 18.08.2023).

15. Кострюков С.В. Транспортне право. Комплекс навчально-методичного забезпечення дисципліни для бакалаврів спеціальності 081 Право. Дніпро: НГУ, 2018. 208 с. URL.: <https://ir.nmu.org.ua/bitstream/handle/123456789/152494/CD995.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (дата звернення: 31.05.2023).

16. Похиленко І.С. Поняття авіаційної діяльності. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». Київ : НАУ, 2019. № 3(52). С. 15-19. DOI: 10.18372/2307-9061.52.13928 (дата звернення: 31.08.2023).
17. Словник української мови: в 11 т. / редкол.: І. К. Білодід (гол) та ін.; Ін-т мовознав. ім. О. О. Потебні АН Української РСР. Київ : Наук. думка, 1970 - 1980. Т. 1. 799 с. URL.: <http://sum.in.ua/p/1/10/1> (дата звернення: 31.08.2023).
18. Сучасний тлумачний словник української мови: 50 000 слів / За заг. ред. д-ра філолог. наук, проф. В. В. Дубічинського. Х.: ВД «ШКОЛА», 2006. 500 с.
19. Є. М. Карпов, М. С. Кулик. Авіація. *Енциклопедія Сучасної України: онлайн-версія* / редкол.: І. М. Дзюба та ін.; НАН України, НТШ. Київ: Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2001. URL: <https://esu.com.ua/article-42355> (дата звернення: 31.05.2023).
20. Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации: Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года № 339-IV / Парламент республики Казахстан. URL.: [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30789893&show\\_di=1&pos=3;-108#pos=3;-108](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30789893&show_di=1&pos=3;-108#pos=3;-108) (дата звернення: 31.05.2023).
21. Петров О.О. Визначення правової дефініції «Авіація». *Наукові перспективи*. № 8 (38) 2023. Київ, 2023. С. 498-514. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2023-8\(38\)-498-514](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2023-8(38)-498-514). (дата звернення: 31.08.2023).
22. Повітряний кодекс України: Закон від 19.05.2010 № 3393-VI // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 03.08.2023).
23. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію: Конвенція від 07.12.1944 № 3393-VI // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text) (дата звернення: 03.08.2023).
24. Чепінога В. Економчна теорія: підручник. К.: Юрінком Інтер, 2011. 656 с.
25. С. І. Кирєєв. Економіка. *Енциклопедія Сучасної України: онлайн-версія* / редкол.: І. М. Дзюба та ін.; НАН України, НТШ. Київ: Інститут енциклопедичних

досліджень НАН України, 2009. URL: <https://esu.com.ua/article-18722> (дата звернення: 03.08.2023).

26. Мельник А.Ф., Васіна А.Ю., Желюк Т.Л, Попович Т.М. Національна економіка : навчальний посібник. Київ, 2011. 463 с.

27. Чумакова Т.М. Значення машинобудівного комплексу регіону в економіці України. Економіка та держава. № 7. 2011. С. 93-95. URL: [http://www.economy.in.ua/pdf/7\\_2011/28.pdf](http://www.economy.in.ua/pdf/7_2011/28.pdf) (дата звернення: 03.08.2023).

28. Клепікова О.В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ: Видавництво Ліра-К, 2019. 444 с.

29. Брусакова О.В. Галузь авіаційного транспорту як об'єкт державного регулювання. Право і безпека. 2020. № 1(76). С. 46-52. DOI: <https://doi.org/10.32631/pb.2020.1.06> (дата звернення: 03.08.2023).

30. Про транспорт: Закон від 10.11.1994 № 436-IV // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

31. Convention on international civil aviation. Montreal. URL. [https://www.icao.int/publications/documents/7300\\_1ed.pdf](https://www.icao.int/publications/documents/7300_1ed.pdf) (date of access: 18.08.2023).

32. International Standard Industrial Classification of All Economic Activities Revision 4 / Department of Economic and Social Affairs, Statistics Division. Series M. № 4. Rev. 4. New York, 2008. 291 p. URL. [https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesm/seriesm\\_4rev4e.pdf](https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesm/seriesm_4rev4e.pdf) (date of access: 18.08.2023).

33. Клепікова О. В. Окремі питання правової організації транспортної системи України як галузевої господарської системи. Jurnalul juridic national: Teorie și Practică. 2018. № 4 (32). С. 95-98. URL: [http://www.jurnaluljuridic.in.ua/archive/2018/4/part\\_2/22.pdf](http://www.jurnaluljuridic.in.ua/archive/2018/4/part_2/22.pdf) (дата звернення: 03.08.2023).

34. Авіаційні правила України «Правила реєстрації цивільних повітряних суден»: Наказ від 05.02.2019 № 153 // База даних «Законодавство України» / ВР

України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0240-19#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

35. Mihaela M. The policy of the european union in the aviation field. Some considerations. Journal of public administration, finance and law. № 17. 2020. С. 248-255. URL: [https://www.jopafll.com/uploads/issue17/THE\\_POLICY\\_OF\\_THE\\_EUROPEAN\\_UNION\\_IN\\_THE\\_AVIATION\\_FIELD\\_SOME\\_CONSIDERATIONS.pdf](https://www.jopafll.com/uploads/issue17/THE_POLICY_OF_THE_EUROPEAN_UNION_IN_THE_AVIATION_FIELD_SOME_CONSIDERATIONS.pdf) (date of access 31.08.2023)

36. Gulliaume B., Rogier L., Thijs B., Valentijn S. Economic benefits of European airspace modernization. Amsterdam, 2016. 132 p. URL: <https://www.iata.org/contentassets/7a5cd514de9c4c63ba0a7ac21547477a/european-airspace-modernization.pdf> (date of access 31.08.2023)

37. European Union: Air transport supported 9.8 million jobs and \$794 (€672) billion in European Union economic activity // Aviation benefits beyond borders. URL: [https://aviationbenefits.org/media/167133/abbb20\\_eu.pdf](https://aviationbenefits.org/media/167133/abbb20_eu.pdf) (date of access 31.08.2023)

38. EUROCONTROL European Aviation Overview – Archive 2024: 23 January 2025 / Eurocontrol. URL: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-european-aviation-overview-archive-2024> (дата звернення: 20.04.2025).

39. Anne Kerriou. Air freight: 2024 ranking of the world's main airports: June 25, 2025 // Transportation and logistics analysis / Upply. URL: <https://market-insights.upply.com/en/air-freight-2024-ranking-of-the-worlds-main-airports> (дата звернення: 22.08.2025).

40. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю. Макроекономічні аспекти впливу розвитку повітряного транспорту на економіку України. Причорноморські економічні студії. ПУ «Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій». Випуск № 48. 2019. С. 134. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.48-22>. (дата звернення 31.08.2023).

41. Аеропорти України за 2019 рік прийняли понад 22 мільйонів пасажирів. *Економічна правда*. 2019. URL: <https://epravda.com.ua/news/2019/12/13/654878> (дата звернення: 05.09.2024).

42. Статистичні дані в галузі авіатранспорту / Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://mindev.gov.ua/diialnist/napriamy/aviatransport/statystychni-dani-v-haluzi-aviatransportu> (дата звернення: 03.08.2023).
43. Вікторова Є.О. Роль авіаційної галузі в розвитку світової економіки. Сучасні проблеми науки: тези доповідей XXII Міжнародної науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених. Національний авіаційний університет. Київ, 2022. С. 8-10. URI: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/55129> (дата звернення 31.08.2023).
44. Талавіра Є. В. Організаційно-економічні фактори впливу та принципи інвестиційного забезпечення інноваційного відтворення парку вантажних вагонів. Ефективна економіка. № 2. 2013. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1833> (дата звернення 31.08.2023).
45. Number of commercial airplanes to reach 40,000 by 2030 / Europe Consulting Industry Platform. URL: <https://www.consultancy.eu/news/5685/number-of-commercial-airplanes-to-reach-40000-by-2030> (date of access: 31.08.2023).
46. Global commercial aircraft fleet to grow to more than 35000 / OliverWyman. URL: <https://www.oliverwyman.com/our-expertise/insights/2017/jun/paris-air-show/global-commercial-aircraft-fleet-to-grow-to-more-than-35000.html> (date of access: 31.08.2023).
47. The global helicopter market in numbers / Flight Global. URL: <https://www.flightglobal.com/helicopters/the-global-helicopter-market-in-numbers/141414.article> (date of access: 31.08.2023).
48. Joint ACI World-ICAO Passenger Traffic Report, Trends, and Outlook: advisory bulletins 28 Oanuary 2025 / The voice of the world's airports. URL: <https://aci.aero/2025/01/28/joint-aci-world-icao-passenger-traffic-report-trends-and-outlook> (дата звернення: 03.05.2025).
49. Why the Demand for Aviation Professionals Is Set to Soar by 2030: July 24, 2025 / FlyAA. URL: <https://www.flyiaa.aero/blogs/why-the-demand-for-aviation-professionals-is-set-to-soar-by-2030> (дата звернення: 22.08.2025).
50. Steve Creedy. Global airline passengers to exceed current world population: October 24, 2018 / AirlineRatings.com. URL: <https://www.airlineratings.com/articles/global-airline-passengers-exceed-current-population> (дата звернення: 22.08.2023).
51. Пацурія Н. Б., Войцеховська І. М., Головачова А. С. Правове регулювання діяльності у сфері страхування та перестраховування: проблеми теорії та практики:

монографія. Київ: Ліра-К, 2017. 256 с. URL: <https://elibrary.kubg.edu.ua/id/eprint/22963/> (дата звернення: 31.08.2023).

52. Загальна теорія права. Нормативний курс: підручн. Для студ.-юристів / Кол. Авт.; за ред. доктора юрид. наук, проф. С.В. Бобровник. Київ: Юрінком Інтер, 2023. 596 с.

53. Господарське право (Загальна частина): підручник. За ред. В.С. Щербини, В.В. Резнікової. Київ: Видавництво Ліра-К. 2023. 588 с.

54. Про особливості регулювання діяльності юридичних осіб окремих організаційно-правових форм у перехідний період та об'єднань юридичних осіб: Закон від 09.01.2025 № 4196-IX // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text> (дата звернення: 03.09.2025).

55. Петров О.О. Основні теоретичні підходи до визначення авіаційної діяльності. *Правова система та державотворення: історичний вимір і сучасні тенденції: матеріали науково-практичної конференції* (м. Ужгород, 17-18 лютого 2023 р.). Одеса: Видавництво «Молодий вчений», 2023. 34-37 с. URL: <https://molodyivchenyi.ua/omp/index.php/conference/catalog/download/24/469/960-1?inline=1> (дата звернення: 03.08.2023).

56. Булгакова І.В., Клепікова О.В. Транспортне право України: підручник. Київ: Прецедент, 2011. С. 344.

57. Правила розслідування авіаційних подій та інцидентів збройних сил України: Наказ від 19.05.2010 № 256 // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0386-10#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

58. Об использовании воздушного пространства республики Казахстан: Закон Республики Казахстан от 15.06.2010 № 339-VI / *Әділет*. URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339\\_](https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339_) (дата обращения: 03.08.2023).

59. Codul Aerian: LEGE nr. 222 din 19 martie 2020 / Parlamentul. URL: <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliuDocumentAfis/223897> (date of access: 31.08.2023).

60. Vietnam civil aviation law: Law № 6/2006/QH11 29.06.2006 / Legal normative documents. URL:

[https://moj.gov.vn/vbqp/en/lists/vn%20bn%20php%20lut/view\\_detail.aspx?itemid=4763](https://moj.gov.vn/vbqp/en/lists/vn%20bn%20php%20lut/view_detail.aspx?itemid=4763)  
(date of access: 31.08.2023).

61. Похиленко І.С. Класифікація авіаційної діяльності. Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2019. № 4. С. 21-27. URI: <http://er.nau.edu.ua/handle/NAU/40968> (date of access: 31.08.2023).

62. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2018/1139 від 4 липня 2018 року про спільні правила у галузі цивільної авіації та про створення Агентства з безпеки польотів Європейського Союзу, та про внесення змін до регламентів Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2111/2005, (ЄС) № 1008/2008, (ЄС) № 996/2010, (ЄС) № 376/2014 та директив Європейського Парламенту і Ради 2014/30/ЄС та 2014/53/ЄС, а також про скасування регламентів Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 552/2004 та (ЄС) № 216/2008 та Регламенту Ради (ЄЕС) № 3922/91 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_027-18#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_027-18#Text) (дата звернення: 03.08.2024).

63. Стратегія сталої та розумної мобільності - європейський транспорт на шляху до майбутнього. Неофіційний український переклад документу Європейського Союзу: 04.04.2023 / Vision Zero. URL: [https://visionzero.org.ua/wp-content/uploads/2023/03/EU\\_SSMS\\_Ukrainian-Translation.pdf](https://visionzero.org.ua/wp-content/uploads/2023/03/EU_SSMS_Ukrainian-Translation.pdf) (дата звернення: 22.08.2023).

64. Деркач Е. Тенденції розвитку договірною регулювання господарської діяльності у сфері транспорту: національний і глобальний виміри. *Право України*. 2022. № 5. С. 51-65. DOI: 10.33498/louu-2022-05-051 (дата звернення: 02.04.2023).

65. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон від 02.03.2015 № 222-VII // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

66. Ліцензійних умовах провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом: Постанова від 10.03.2017 № 134 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/134-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

67. Правила авіаційних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу: Наказ від 26.11.2018 № 1239 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

68. Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів: Наказ від 12.11.2020 № 1802 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0057-21#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

69. Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації: Наказ від 05.07.2018 № 682 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1109-18#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

70. Правила повітряних перевезень вантажів: Наказ від 19.11.2021 № 1795 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0029-22#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

71. Робоча програма навчальної дисципліни «Види авіаційних робіт». Національний авіаційний університет. СМЯ НАУ РП 19.02-01-2021. 19 с. URL: <https://er.nau.edu.ua/server/api/core/bitstreams/a0d6296f-ba64-4b3c-b2fc-2055020be00f/content> (дата звернення: 11.05.2025).

72. Михайличенко І.В., Залевський А.В. Авіаційні роботи і професійна підготовка операторів складних систем. *Управління високошвидкісними рухомими об'єктами та професійна підготовка операторів складних систем*: матеріали ІХ міжнар. наук.-практ. конф., 18 листопада 2020 р. Кропивницький: ЛА НАУ, 2020 р. С. 300. URL: [https://www.sfa.org.ua/images/docs/sbornik/Materiali\\_9\\_Konferencii.pdf](https://www.sfa.org.ua/images/docs/sbornik/Materiali_9_Konferencii.pdf) (дата звернення: 11.05.2024).

73. Авіаційні правила України «Правила використання повітряного простору України»: Наказ від 11.05.2018 № 430/210 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

74. Правила організації та виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві: Наказ від 22.12.2006 № 1179 // База даних «Законодавство

України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0286-07#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

75. Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 22 грудня 2006 року № 1179: Наказ від 29.08.2023 № 764 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1612-23#Text> (дата звернення: 03.05.2025).

76. Транспортування, зберігання та застосування пестицидів у народному господарстві Державні санітарні правила ДСП 8.8.1.2.001-98: Наказ від 03.08.1998 № 1 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0001282-98#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

77. ВСН 463-85. Монтаж будівельних конструкцій із застосуванням вертольотів. 85.

78. Деркач Е.М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності: монографія. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2021. 376 с.

79. Аналіз регуляторного впливу проєкту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними» та Змін до Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів» / Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/03/Analiz-regulyatornogo-vplivu-2.pdf> (дата звернення: 03.08.2023).

80. Правила сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування: Наказ від 22.01.2007 № 42 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

81. Постанова Верховного Суду України від 12 листопада 2020 р. у справі № 910/1766/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/93037843>.

82. Постанова Верховного Суду України від 27 квітня 2021 р. у справі № 911/2787/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96628642>.

83. Постанова Верховного Суду України від 01 листопада 2022 р. у справі № 910/6404/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/107100626>.

84. Авіаційні правила України «Обслуговування повітряного руху»: Наказ від 16.04.2019 № 475 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0727-19#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

85. Авіаційних правил України «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними»: Наказ від 30.04.2021 № 700 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1092-17#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

86. Авіаційні правила України «Організація повітряного руху»: Наказ від 09.12.2021 № 1920 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0165-22#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

87. Авіаційні правила України «Правила та порядок аеронавігаційного обслуговування. Управління аеронавігаційною інформацією»: Наказ від 20.09.2021 № 1460 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1503-21#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

88. Авіаційні правила України «Обслуговування аеронавігаційною інформацією»: Наказ від 13.05.2019 № 582 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0760-19#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

89. Авіаційні правила України «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації»: Наказ від 09.03.2017 № 166 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1092-17#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

90. Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації та експлуатації наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження в цивільній авіації України»: Наказ від 23.04.2021 № 645 // База даних

«Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0812-21#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

91. Про затвердження Правил сертифікації аеропортів: Наказ від 13.06.2006 № 407 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0740-06#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

92. Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до надання послуг з наземного обслуговування та порядок визначення відповідності суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування на підставі декларації»: Наказ від 16.09.2024 № 707 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1092-17#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

93. Про розвиток літакобудування: Закон від 17.07.2001 № 2660-III // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2660-14#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

94. Авіаційні правила 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 26.04.2019 № 529 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0543-19#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

95. Commission regulation (EU) No 748/2012 of 3 August 2012 / EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32012R0748> (дата звернення: 03.08.2023).

96. Авіаційні правила України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань»: Наказ від 06.03.2019 № 286 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0316-19#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

97. Звіт про управління ДП «Антонов» за 2019 рік / Державне підприємство «Антонов». URL: <https://www.antonov.com/en/file/ErD5bSmtew4bQ?inline=1> (дата звернення: 03.08.2023).

98. Про страхування: Закон від 18.11.2021 № 85/96-ВР // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

99. Авіаційні правила України «Порядок та умови здійснення страхування ризиків цивільної авіації»: Наказ від 05.12.2023 № 768 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2200-23#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

100. Авіаційні правила України «Правила сертифікації суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень»: Наказ від 15.03.2018 № 231 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0407-18#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

101. Вінник О. М. Господарське право: навч. посіб.. 2-ге вид., змін. та допов. К.: Правова єдність, 2009. С. 61–62.

102. Щербина В. С. Суб'єкти господарського права : монографія. К.: Юрінком Інтер, 2008. 640 с. URL: <https://www.yurincom.com/files/content/Scherbyna-Sybyekty.pdf> (дата звернення 31.08.2023).

103. Клепікова О.В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України: дис. ... д-ра. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2019. 502 с. URL: [https://scc.knu.ua/upload/iblock/1df/dis\\_Klepikova%20O.V..pdf](https://scc.knu.ua/upload/iblock/1df/dis_Klepikova%20O.V..pdf) (дата звернення: 03.08.2023).

104. Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір: Угода від 12.10.2021 // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/593-2022-%D1%80#Text> (дата звернення: 03.04.2023).

105. Авіаційних правил України «Вимоги до цивільних аеродромів України щодо забезпечення обслуговування повітряного руху»: Наказ від 22.09.2021 № 1480 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1384-21#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

106. Правила сертифікації метеорологічного аеродромного обладнання: Наказ від 24.05.2011 № 117 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0716-11#Text> (дата звернення: 15.08.2024).

107. Постанова Верховного Суду України від 01 листопада 2022 р. у справі № 911/2532/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/98083123>.

108. Авіаційні правила України «Правила сертифікації цивільних аеродромів України»: Наказ від 01.04.2021 № 536 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0630-21#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

109. Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації аеродромів»: Наказ від 06.11.2017 № 849 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1574-17#n19> (дата звернення: 03.08.2023).

110. Положення про Міністерство громад, територій та інфраструктури України: Постанова від 30.06.2015 № 460 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

111. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: Постанова від 08.10.2014 № 520 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

112. Щербина В.С. Господарське право: підручник. 6-те вид., перероб. і допов. К.: Юрінком Інтер, 2013. 640 с. URL: [https://shron1.chtyvo.org.ua/Scherbyna\\_Valentyn/Hospodarske\\_pravo.pdf](https://shron1.chtyvo.org.ua/Scherbyna_Valentyn/Hospodarske_pravo.pdf) (дата звернення: 03.08.2023).

113. Бобкова А., Захарченко А. Види організаційно-господарських відносин. *Право України*. 2019. № 8. С. 65-80. DOI: <https://doi.org/10.33498/louu-2019-08-065> (дата звернення 31.04.2024).

114. Ямкова І.М. Засоби державного регулювання господарської діяльності. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2015. № 4. С. 117-120. [http://lsey.org.ua/4\\_2015/31.pdf](http://lsey.org.ua/4_2015/31.pdf) (дата звернення 31.05.2024).

115. Роман Ш., Микола Ж. Щодо поняття господарсько-правових засобів державного регулювання економіки за законодавством України. *Господарське право і процес*. 2016. № 11. С. 84-88. <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2016/11/18.pdf> (дата звернення 31.05.2024).

116. Авер'янова Є. Ліцензування господарської діяльності у спеціальному порядку: характерні риси та напрями удосконалення. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 7. С. 64-69. URL: [http://www.pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/7/7\\_2018.pdf#page=64](http://www.pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/7/7_2018.pdf#page=64) (дата звернення 27.0.2024)

117. Авер'янова Є.В. Правове регулювання ліцензування господарської діяльності: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2018. 278 с.

118. Про затвердження переліку органів ліцензування та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова від 05.08.2015 № 609 // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/609-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

119. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством за атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Угода від 27.06.2014 // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) (дата звернення: 03.08.2024).

120. Сопільник Л. І., Сопільник Р. Л., Ковалів М. В., Єсімов С. С. Технічне регулювання в системі права України. *Наукові записки Львівського університету бізнесу і права*. 2020. № 25. С. 149-155. DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.4140642> (дата звернення: 03.08.2023).

121. Щербина В. Поняття та види засобів державного регулювання господарської діяльності. *Вісник Київського національного університету імені Тараса*

Шевченка. Серія: Юридичні науки. 2012. № 94. С. 10-19. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKNU\\_Yur\\_2012\\_94\\_4](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKNU_Yur_2012_94_4) (дата звернення 31.04.2024).

122. Шевердіна О.В. Засоби державного регулювання господарської діяльності: до питання систематизації. *Порівняльно-аналітичне право*. 2018. № 1. С. 149-150. URL: <https://pap-journal.in.ua/wp-content/uploads/2020/08/Porivnyalno-analitichne-pravo-1-2018-1.pdf#page=149> (дата звернення 31.05.2024).

123. Добровольська В.В. Правові засади стандартизації та сертифікації в Україні. *Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. праць*. Вип. 32. Одеса: Одеська нац. юрид. академія, 2007. С. 278-282. URL: <http://www.apdp.in.ua/v38/55.pdf> (дата звернення 31.05.2024).

124. Лапичак Н. І. Характеристика сутності сертифікації та стандартизації в сучасних умовах розвитку. *Актуальні питання у сучасній науці*. 2023. № 3(9). Київ. С. 245-251. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-6300-2023-2\(8\)-](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2023-2(8)-) (дата звернення 31.05.2024).

125. Коренець Ю.М. Стандартизація, сертифікація та метрологія: навчальний посібник. Кривий Ріг, 2023. 90 с. URL: [http://elibrary.donnuet.edu.ua/2757/1/2023\\_NP\\_Korenets\\_Standartyzatsiia%2C%20sertyfikatsiia%2C%20metrolohiia.pdf](http://elibrary.donnuet.edu.ua/2757/1/2023_NP_Korenets_Standartyzatsiia%2C%20sertyfikatsiia%2C%20metrolohiia.pdf) (дата звернення 31.05.2024).

126. Петров О.О. Окремі питання правового регулювання сертифікації авіаційної діяльності. *Треті наукові читання пам'яті професора Пронської Грацієлли Василівни*: збірник матеріалів міжнародної науково-практичної конференції (12 квітня 2024 р., м. Київ). Видавництво Ліра-К, 2024. С. 140-142.

127. Москаленко С.І. Державне регулювання цивільної авіації України: монографія. Кропивницький, 2018. 328 с. URL: [https://dspace.sfa.org.ua/bitstream/123456789/1065/1/Moskalenko\\_reguliuвання.pdf](https://dspace.sfa.org.ua/bitstream/123456789/1065/1/Moskalenko_reguliuвання.pdf) (дата звернення 31.05.2024).

128. Мілаш В.С. Господарське право: Курс лекцій. Харків: «Право», 2008. 496 с. URL: [https://library.nlu.edu.ua/POLN\\_TEXT/KNIGI/PRAVO/KursLekGospod.pdf](https://library.nlu.edu.ua/POLN_TEXT/KNIGI/PRAVO/KursLekGospod.pdf) (дата звернення: 03.09.2023).

129. Пацуркіський Ю.П. Правовий режим майна суб'єктів господарської діяльності: монографія. Чернівці: Рута, 2001. 248 с.
130. Смолин Г.В., Туркот О.А., Хомко Л.В. Господарське право: Загальна частина / За заг. Ред. Г.В. Смолина. Львів: ЛьвДУВС, 2017. 484 с. URL: <https://dspace.lvduvs.edu.ua/bitstream/1234567890/1051/1/gosp%20pravo.pdf> (дата звернення: 03.09.2024).
131. Господарське право (Загальна частина): підручник. За ред. В.С. Щербини, В.В. Резнікової. Київ: Видавництво Ліра-К. 2021. 448 с.
132. Джуринський В.О. Правове становище господарських об'єднань в Україні: монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2010. 224 с.
133. Про дорожній рух: Закон від 30.06.1993 № 3353-IV // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 03.08.2024).
134. Клепікова О.В. Аналіз законодавства щодо співвідношення понять «товари» і «транспортні засоби». *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія: Право. 2025. Том 2. Випуск 88. С. 57-64. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.88.2.7>* (дата звернення 09.08.2025).
135. Щербина В.С. Поняття та склад майна господарського призначення. *Право і суспільство. 2020. № 1. С. 194-200. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2020.1-1.29>* (дата звернення: 03.09.2024).
136. Грущинська Н. Характеристика нерухомого майна як об'єкта цивільного права. *Підприємство, господарство і право. 2020. № 2. С. 23-30. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.2.04>* (дата звернення: 03.08.2024).
137. Про іпотеку: Закон від 05.06.2003 № 898-IV // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/898-15#Text> (дата звернення: 03.08.2024).
138. Гелич А.О., Рибачок В.А. Правовий статус повітряного судна як особливого об'єкта іпотечних правовідносин. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право. Ужгород: Гельветика, 2013. Т. 1. Вип. 21.*

Ч. 1. С. 198-201. URI: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/28373> (дата звернення: 03.08.2023).

139. Чуприна О. В. Правові засади сертифікації авіаційної техніки цивільного призначення. *Відкриті інформаційні та комп'ютерні інтегровані технології: зб. наук. пр.* Харків, 2024. Вип. 102. С. 166–179. DOI 10.32620/oikit.2024.102.11: (дата звернення: 22.08.2024).

140. Статут державного авіаційного підприємства Україна. Київ, 2023. С. 6. URL: <https://saeukraine.org.ua/wp-content/uploads/2017/11/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%83%D1%82-%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D0%B0%D0%B2%D1%96%D0%B0%D1%86%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D0%BF%D1%96%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%94%D0%BC%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B0-%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0-2023.pdf>  
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1503-21#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

141. Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» : Закон від 21.05.1997 № 280/97-ВР // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 03.09.2024).

142. Закон України «Про управління об'єктами державної власності»: Закон від 21.09.2006 № 185-V // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/185-16#Text> (дата звернення: 03.09.2024).

143. Про затвердження Порядку перетворення державного підприємства в державне некомерційне товариство: Постанова від 08.09.2025 № 1102 // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1102-2025-%D0%BF#Text> (дата звернення: 03.09.2024).

144. Про затвердження Порядку передачі державного та комунального майна на праві узуфрукта державного або комунального майна, здійснення контролю за

використанням такого майна: Постанова від 08.09.2025 № 1103 // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1103-2025-%D0%BF#Text> (дата звернення: 03.09.2024).

145. Про затвердження Порядку перетворення державного підприємства в акціонерне товариство, товариство з обмеженою відповідальністю, 100 відсотків акцій (часток) якого належать державі: Постанова від 08.09.2025 № 1104 // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1104-2025-%D0%BF#Text> (дата звернення: 03.09.2024).

146. Петров О.О. Окремі правові питання визначення видів цивільних повітряних суден. *Актуальні виклики розвитку юридичної науки і практики в умовах воєнного стану та повоєнної відбудови*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (2 травня 2024 року): ел. збірник. Київ: Видавництво Людмила, 2024. С. 143-144. DOI: [https://doi.org/10.32751/Conf8\\_05\\_2024](https://doi.org/10.32751/Conf8_05_2024) (дата звернення 03.09.2024).

147. Radiosonde // Weather Online. URL: <https://www.weatheronline.co.uk/reports/wxfacts/Radiosonde.htm> (дата звернення: 03.08.2023).

148. Петров О.О. Правовий статус експлуатантів цивільних повітряних суден. *Наукові перспективи*. № 6 (48) 2024. Київ, 2024. С. 722-742. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-6\(48\)](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-6(48)). (дата звернення: 03.09.2024).

149. Закон України «Про ринок електричної енергії»: Закон від 13.04.2017 № 2019-VIII // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2019-19#Text> (дата звернення: 03.09.2024).

150. Закон України «Про ринок природного газу»: Закон від 09.04.2015 № 329-VIII // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/329-19#Text> (дата звернення: 03.09.2024).

151. Закон України «Про нафту і газ»: Закон від 12.07.2001 № 2665-III // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2665-14#Text> (дата звернення: 03.09.2024).

152. Ільків О.В. Проблеми регулювання речових прав в цивільному законодавстві: дис. ... д-ра. юрид. наук: 12.00.03. Львів, 2021. 448 с. URL: <https://law.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2021/12/Dis.pdf> (дата звернення: 03.08.2023).
153. Подоляк А.В. Правове регулювання використання чужого майна у сфері господарювання: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Вінниця, 2020. 322 с.
154. Постанова Верховного Суду від 27 грудня 2019 р. № К/9901/33231/21 у справі № 340/2687/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/105667727>.
155. Постанова Верховного Суду від 10 серпня 2022 р. № К/9901/13273/18у справі № 754/4491/16-а. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/86717433>.
156. Щербина В.С. Право господарського відання і право оперативного управління: поняття, зміст та сфера застосування в Україні. *Право України*. 2018. № 6. С. 13-30. DOI: 10.33498/loiu-2018-06-013 (дата звернення: 02.04.2023).
157. W F Dabberdt, R Shellhorn, H Cole, A Paukkunen, J Norhammer, V Antikainen, Dabberdt W F, Shellhorn R., Cole H., Paukkunen A., Norhammer, J., Antikainen, V. Radiosondes. 2003. P. 1-2. URL: <https://owd.tcnj.edu/~impress/common/Radiosonde.pdf> (дата звернення: 03.08.2023).
158. Гільченко Р. О. Англійсько-український словник авіаційних термінів. К.: НАУ, 2009. 280 с. URL: <https://archive.org/details/anhlukrsl3/page/n9/mode/2up> (дата звернення: 03.08.2023).
159. Ігнатович С.Р., Попов О.В., Максимов В.О. та інші. Основи авіації (вступ до спеціальності): підручник. К.: НАУ, 2023. 296 с.
160. Акімов М.О., Похиленко І.С. Правові аспекти експлуатації технологій подвійного призначення у транспорті. *Наукові перспективи*. № 7 (61) 2025. Київ, 2025. С. 926-940. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-7\(61\)-926-940](https://doi.org/10.52058/2708-7530-7(61)-926-940). (дата звернення: 31.08.2024).
161. Проект Закону про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо спрощеного режиму експлуатації надлегких повітряних суден: Проект Закону від 10.07.2025 № 13463 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/56762> (дата звернення: 03.09.2024).

162. Висновок на проект Закону України «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо спрощеного режиму експлуатації надлегких повітряних суден»: Висновок // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <blob:https://itd.rada.gov.ua/cc8c7b9f-02c2-4532-9f44-86fd68e71e79> (дата звернення: 03.09.2024).

163. Пропозиції Міністерства розвитку громад та територій України до проекту Закону України «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо спрощеного режиму експлуатації надлегких повітряних суден», внесений народним депутатом України Гривком С.Д. реєстр. № 13463 від 10.07.2025 / Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України. URL: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/bills\\_documents/document-5790482.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/bills_documents/document-5790482.pdf) (дата звернення: 01.09.2024).

164. Авіаційні правила України «Загальні правила польотів в повітряному просторі України»: Наказ від 06.02.2017 № 66/73 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0654-17#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

165. Вікторія Р., Валерія П., Анастасія Г. Проблеми та перспективи правового регулювання господарської діяльності, здійснюваної з використанням безпілотних літальних апаратів (БПЛА). *Право та інновації*. № 2 (50) 2025. С. 148-154. DOI: 10.37772/2518-1718-2025-2(50)-19 (дата звернення: 02.04.2024).

166. Похиленко І.С. Роль і значення безпілотних літальних апаратів у авіаційній діяльності. *Альманах права. Правові засади нормотворчої діяльності: національний і зарубіжний досвід*. Випуск. 15. Київ: Інститут держави і права імені В. М. Корецького НАН України, 2024. С. 399-404. DOI: 10.33663/2524-017X-2024-15-399-404 (дата звернення: 02.04.2024).

167. Резнікова В.В., Поєдинок В.В., Клепікова О.В., Головачова А.С. Концептуальні питання євроінтеграції у транспортному праві. *Економіка. Фінанси. Право*. 2025. № 7. С. 47–52. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2025.7.10> (дата звернення: 02.04.2024).

168. ДСТУ 3228-95. Аеродроми цивільні. Терміни та визначення. Київ: Держстандарт України, 1996. 40 с. URI: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/53238> (дата звернення 09.09.2024).

169. ДБН В.2.2-XX:2022. Будівлі та споруди. Аеродроми. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво. Київ: Міністерство громад та розвитку територій, 2022. 149 с. URL: <https://nau.edu.ua/site/variables/news/2022/6/%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%B4%D1%80%D1%83%D0%B3%D0%BE%D1%97%20%D1%80%D0%B5%D0%B4%D0%B0%D0%BA%D1%86%D1%96%D1%97%20%D0%94%D0%91%D0%9D%20%D0%91%D1%83%D0%B4%D0%B8%D0%BD%D0%BA%D0%B8%20%D1%82%D0%B0%20%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%B8.%20%D0%90%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%B8.pdf> (дата звернення 09.09.2024).

170. Commission Regulation (EU) No 139/2014 of 12 February 2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council // Eur-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0139-20230312> (дата звернення 09.09.2024).

171. Зубков М., Мюллер В. Сучасний англо-український та українсько-англійський словник. Х.: ВД «Школа», 2005. 768 с.

172. Про оренду державного і комунального майна: Закон від 03.10.2019 № 157-IX // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/157-20#Text> (дата звернення: 15.08.2024).

173. Закон України «Про морські порти України»: Закон від 17.05.2012 № 4709-VI // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 03.09.2024).

174. Драпайло Ю.З. Господарські правовідносини в морських портах: монографія. О.: Юридична література, 2014. 192 с. URL: [https://economiclaw.com.ua/wp-content/uploads/2015/02/drapaylo\\_monografia.pdf](https://economiclaw.com.ua/wp-content/uploads/2015/02/drapaylo_monografia.pdf) (дата звернення).

175. Яроцький В.Л. Об'єкти цивільних прав. *Цивільне право: Підручник у двох томах.* / за ред. В.І. Борисової, І.В. Спасибо-Фатєєвої, В.Л. Яроцького. Харків: «Право», 2011. Т. 1. 656 с. URL: [https://library.nlu.edu.ua/POLN\\_TEXT/SENMK/CPU\\_1.pdf](https://library.nlu.edu.ua/POLN_TEXT/SENMK/CPU_1.pdf) (дата звернення).

176. Новиков В.В. Об'єкти цивільних прав. *Цивільне право України: Навчальний посібник.* / за ред. Г.Б. Яновицького, В.О. Кучера. Львів, 2011. 468 с. URL: <http://kizman-tehn.com.ua/wp-content/uploads/2018/02/%D0%A6%D0%B8%D0%B2%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B5-%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BE.pdf> (дата звернення).

177. Сліпченко А.В. Об'єкти цивільних прав. *Цивільне право: Загальна частина: Навчальний посібник.* / за заг. ред. С.О. Сліпченко, О.Л. Зайцева. Харків, 2022. 332 с. URL: [https://fpk.in.ua/images/biblioteka/3bac\\_pravo/Tsyvilne-pravo\\_Zahalna-chastyna\\_navchalnyi-posibnyk\\_KhNUVS\\_2022.pdf](https://fpk.in.ua/images/biblioteka/3bac_pravo/Tsyvilne-pravo_Zahalna-chastyna_navchalnyi-posibnyk_KhNUVS_2022.pdf) (дата звернення).

178. Рішення Господарського суду Львівської області від 20 жовтня 2022 р. у справі № 914/2599/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/107215278>.

179. Постанова Верховного Суду від 20 жовтня 2022 р. у справі № 904/3125/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/101634173>.

180. Олефіренко А.М. Договір купівлі-продажу підприємства: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Хмельницький, 2013. 214 с.

181. Гнатюк Т.М. Договір управління підприємством як єдиним майновим комплексом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Львів, 2019. 211 с. URL: <https://law.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2020/06/dysertatsiia.pdf> (дата звернення 09.09.2024).

182. Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2030 року: Постанова від 24.02.2016 № 126 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF#Text> (дата звернення: 03.08.2023).

183. Статут комунального підприємства «Аеропорт Вінниця»: рішення від 26.02.2021 № 235 / Вінницька міська рада. URL: <https://vmr.gov.ua/media/%D0%94%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D>

0%BD%D1%82%D0%B8/%D0%9A%D0%9F%20%D0%90%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%20%D0%92%D1%96%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%8F/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%83%D1%82%20%D0%B2%D1%96%D0%B4%2026-02-2021.pdf (дата звернення 01.07.2024).

184. Сертифікація: Аеродроми та ЗПМ України / Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/aeroporti-2/sertifikatsia-aerodromiv/> (дата звернення: 01.07.2024).

185. Статут комунального підприємства «Миколаївський міжнародний аеропорт» Миколаївської обласної ради: рішення від 21.12.2018 № 29 / Вінницька міська рада. URL: <https://www.mk-oblrada.gov.ua/UserFiles/decreed/15474669765c3c78e09ab94.pdf> (дата звернення 01.07.2024).

186. Статут комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» Миколаївської обласної ради: рішення від 21.12.2018 № 29 / Вінницька міська рада. URL: [https://zp.gov.ua/upload/editor/statut\\_aeroporta.pdf](https://zp.gov.ua/upload/editor/statut_aeroporta.pdf) (дата звернення 01.07.2024).

187. Питання використання приаеродромної території: Постанова від 23.12.2016 № 1427 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1427-2021-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.08.2024).

188. Про концесію: Закон від 03.10.2019 № 155-IX // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text> (дата звернення: 15.08.2024).

189. Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2008 on common rules in the field of civil aviation security and repealing / EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj/eng> (дата звернення: 03.08.2023).

190. Закон України «Про правотворчу діяльність»: Закон від 24.08.2023 № 3354-III // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2665-14#Text> (дата звернення: 03.09.2024).

191. Остапенко Ю.І. Розвиток господарського України: систематизація та вимога змістовної модернізації законодавства: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Харків, 2021. 433 с. [https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/19799/1/Ostapenko\\_dis.pdf](https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/19799/1/Ostapenko_dis.pdf)

192. Вінник О.М., Шаповалова О. В. Господарське право в умовах цифровізації економіки: навчальний посібник. За заг. ред. Вінник О.М. К.: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака НАПрН України, 2020. 295 с. DOI: <https://doi.org/10.32849/978-617-7087-85-3> (дата звернення 09.07.2024).

193. Лебеденко В.І. Господарське законодавство: комплексний сегментарний інститут господарського права. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія: Юриспруденція. 2013. № 6-2. Т. 2. С. 24-27.

194. Загальна теорія держави і права: підручник / кол. авт.; проф. М.В. Цвіка, доц. В.Д. Ткаченка, проф. О.В. Петришина. Х.: Право, 2002. 390 с.

195. Тополевський Р. Б., Федіна Н. В. Теорія держави і права: навч. посібник. Львів: ЛьвДУВС, 2020. 268 с. URL: <https://dspace.lvduvs.edu.ua/bitstream/1234567890/3293/1/%D0%A2%D0%B5%D0%BE%D1%80%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B0-13-07-20.pdf> (дата звернення 25.07.2024).

196. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: Конвенція від 28.05.1999 // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text) (дата звернення 25.07.2024).

197. Багатостороння угода про сплату маршрутних зборів: Угода від 12.02.1981 // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text) (дата звернення: 03.08.2023).

198. Міжнародна конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації «ЄВРОКОНТРОЛЬ»: Угода від 13.12.1960 // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text) (дата звернення: 03.08.2023).

199. Conditions of application of the route charges system and conditions of payment // Eurocontrol. URL: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-10/doc-21-60-02-eurocontrol-conditions-application-november-2021-en.pdf> (дата звернення 25.07.2024).

200. Principles for establishing the cost-base for en route charges and the calculation of the unit rates // Eurocontrol. URL: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-12/doc-20.60.01-eurocontrol-principles-january-2020-en.pdf> (дата звернення 25.07.2024).

201. Decision №23/176 // Eurocontrol. URL: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2023-12/eurocontrol-ecn-decision-23-176-en.pdf> (дата звернення 25.07.2024).

202. Григоров О.М. Деякі аспекти міжнародно-правового забезпечення функціонування аеронавігаційних зон. *Держава та регіони*. 2021. № 3. С. 106-110. DOI: <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2021.3.18> (дата звернення 25.07.2024).

203. Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) № 2111/2005, (EC) № 1008/2008, (EU) № 996/2010, (EU) № 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) № 552/2004 and (EC) № 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) № 3922/91 // Eur-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02018R1139-20210725> (Дата звернення 25.07.2024).

204. Галаган О.Я. Організаційно-правові основи діяльності європейських агенцій у галузі навігації та позиціонування. *Порівняльно-аналітичне право*. Ужгород, 2015. № 5. С. 322-325. URL: [https://pap-journal.in.ua/wp-content/uploads/2020/07/5\\_2015.pdf#page=322](https://pap-journal.in.ua/wp-content/uploads/2020/07/5_2015.pdf#page=322) (Дата звернення 25.07.2024).

205. Сертифікаційні специфікації: Наказ від 16.07.2019 № 894 / Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2019/08/CS-ADR-DSN.pdf> (дата звернення: 15.08.2024).

206. Про затвердження сертифікаційних вимог до аеродромів: Наказ від 24.11.2021 № 1841 / Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/11/Nakaz-1841-vid-24.11.21.pdf> (дата звернення: 15.08.2024).

207. Про визначення застосовних специфікаційних специфікацій: Наказ від 22.04.2021 № 642 / Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2016/01/642-1.pdf> (дата звернення: 15.08.2024).

208. Про визначення застосовних вимог до сертифікації: Наказ від 08.10.2019 № 1360 / Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2017/02/Nakaz-Derzhaviasluzhbi-vid-08.10.2019-1360-Pro-viznachennya-zastosovnih-vimog-dlya-sertifikatsiyi-Certification-Specifications-CS.pdf> (дата звернення: 15.08.2024).

209. Джуринський О.В. Джерела господарського права України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2016. 238 с.

210. Загальна теорія держави і права: підручник. За ред. М.В. Цвіка, О.В. Петришина. Харків: Право, 2009. 584 с. URL: [https://library.nlu.edu.ua/POLN\\_TEXT/KNIGI\\_2009/TEorijaDerjav\\_2009.pdf](https://library.nlu.edu.ua/POLN_TEXT/KNIGI_2009/TEorijaDerjav_2009.pdf) (дата звернення 25.07.2024).

211. Рабінович П.М. Основи теорії та філософії права: навч. посібник. Львів : Видавництво ЛОБФ «Медицина і право», 2021. 256 с.

212. Мілаш В.С. Господарське право: навч. Посібник для підготовки до іспитів. Харків: Право, 2018. 338 с.

213. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: Постанова від 06.12.2017 № 954 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення: 03.08.2024).

214. Інструкція з обліку та звітності при технічній експлуатації наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів і авіаційного електрозв'язку цивільної авіації України: Наказ від 11.11.2003 № 874 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1264-03#Text> (дата звернення: 15.08.2024).

215. Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден: Наказ від 01.12.2004 № 205 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1644-04#Text> (дата звернення: 15.08.2024).

216. Авіаційні правила України Частина 24 «Правила надання адреси повітряного судна» : Наказ від 07.09.2019 № 921 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1143-18#Text> (дата звернення: 15.08.2024).

217. Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок видачі дозволів на бортові радіостанції цивільних повітряних суден» : Наказ від 12.11.2020 № 1801 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0045-21#Text> (дата звернення: 15.08.2024).

218. Похиленко І.С. Правові режими транспортної діяльності в умовах воєнного стану. *Актуальні питання у сучасній науці*. Випуск 7 (37), 2025. С. 531–542. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-6300-2025-7\(37\)-531-542](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2025-7(37)-531-542) (дата звернення: 15.08.2024).

219. Деркач Е.М. Окремі питання лібералізації транскордонного надання транспортних послуг. *Право і суспільство*. 2022. №2. С. 75-81. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2022.2.12> (дата звернення: 15.08.2024).

220. Петров О.О. Окремі аспекти наближення законодавства України до законодавства ЄС з питань контролю та нагляду у повітряних перевезень. *Другі наукові читання пам'яті професора Пронської Грацієлли Василівни. Економіка війни та повоєнний економічний розвиток України: проблеми, пріоритети, завдання правового регулювання*: збірник матеріалів міжнародної науково-практичної конференції (21 квітня 2023 р., м. Київ). Київ: Ліра-К, 2023. С. 97-101. URI: <https://hozpravoreposit.kyiv.ua/handle/765432198/179> (дата звернення: 03.08.2024).

221. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розвитку авіації загального призначення, адаптації законодавства України до з законодавства Європейського Союзу, у сфері цивільної авіації, встановлення додаткових механізмів здійснення ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації та дерегуляції

господарської діяльності у галузі цивільної авіації: Закон України від 02.03.2015 № 222-VIII // База даних «Законодавство України»/ВР України. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3007-20#Text> (дата звернення: 02.04.2023).

222. Петров О.О. Проблемні аспекти наближення законодавства України до законодавства Європейського Союзу з питань ліцензування повітряних перевезень. *Право України*. 2023. № 8. 137-147 с. DOI: 10.33498/loiu-2023-08-137 (дата звернення: 02.04.2023).

223. Петров О.О. Підходи щодо наближення законодавства України до законодавства Європейського Союзу з питань ліцензування повітряних перевезень. *Юридична наука та освіта: минуле, сучасне і майбутнє*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 1 травня 2025 року) / упоряд. М.О. Денисюк. Київ: Видавництво Людмила, 2025. 131-132 с. DOI: <https://doi.org/10.32751/LegalScience2025>.

224. Петров О.О. Наближення законодавства України до законодавства ЄС з питань ціноутворення на повітряному транспорті в умовах мілітарного впливу. *Розвиток України в умовах мілітарного впливу: соціально-правові, економічні та екологічні аспекти*: збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 28 березня 2023 р.). У 2-х томах. Том 2. За заг. ред. Устименка В.А.; ред.-упоряд.: Градобоева Є.С., Ілларіонов О.Ю., Санченко А.Є. Київ: ВАІТЕ, 2023. С. 123-126. URI: <https://hozpravoreposit.kyiv.ua/handle/765432198/214> (дата звернення 15.08.2024).

## СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ ТА ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

### ДОДАТКИ

*Наукові праці, в яких відображені основні результати дослідження:*

1. Петров О.О. Проблемні аспекти наближення законодавства України до законодавства Європейського Союзу з питань ліцензування повітряних перевезень. *Право України*. 2023. № 8. 124-136 с. DOI: 10.33498/loiu-2023-08-137 (дата звернення: 02.04.2023).

2. Петров О.О. Правовий статус експлуатантів цивільних повітряних суден. *Наукові перспективи*. № 6 (48) 2024. Київ, 2024. С. 722-742. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-6\(48\)](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-6(48)). (дата звернення: 03.09.2024).

3. Петров О.О. Визначення правової дефініції «Авіація». *Наукові перспективи*. № 8 (38) 2023. Київ, 2023. 499-514 с. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2023-8\(38\)-498-514](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2023-8(38)-498-514). (дата звернення: 31.08.2023).

*Наукові праці, в яких засвідчено апробацію матеріалів дослідження:*

4. Петров О.О. Окремі аспекти наближення законодавства України до законодавства ЄС з питань контролю та нагляду у повітряних перевезень. *Другі наукові читання пам'яті професора Пронської Грацієлли Василівни. Економіка війни та повоєнний економічний розвиток України: проблеми, пріоритети, завдання правового регулювання*: збірник матеріалів міжнародної науково-практичної конференції (21 квітня 2023 р., м. Київ). Київ: Ліра-К, 2023. 97-101 с. URI: <https://hozpravoreposit.kyiv.ua/handle/765432198/179> (дата звернення: 03.08.2024).

5. Петров О.О. Наближення законодавства України до законодавства ЄС з питань ціноутворення на повітряному транспорті в умовах мілітарного впливу. *Розвиток України в умовах мілітарного впливу: соціально-правові, економічні та екологічні аспекти*: збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 28 березня 2023 р.). У 2-х томах. Том 2. За заг. ред. Устименка В.А.; ред.-

упоряд.: Градобоева Є.С., Ілларіонов О.Ю., Санченко А.Є. Київ: ВАІТЕ, 2023. 123-126 с. URI: <https://hozpravoreposit.kyiv.ua/handle/765432198/214> (дата звернення 15.08.2024).

6. Петров О.О. Окремі питання правового регулювання сертифікації авіаційної діяльності. *Треті наукові читання пам'яті професора Пронської Грацієлли Василівни*: збірник матеріалів міжнародної науково-практичної конференції (12 квітня 2024 р., м. Київ). Видавництво Ліра-К, 2024. С. 140-142.

7. Петров О.О. Окремі правові питання визначення видів цивільних повітряних суден. *Актуальні виклики розвитку юридичної науки і практики в умовах воєнного стану та повоєнної відбудови*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (2 травня 2024 року): ел. збірник. Київ: Видавництво Людмила, 2024. 143-144 с. DOI: [https://doi.org/10.32751/Conf8\\_05\\_2024](https://doi.org/10.32751/Conf8_05_2024) (дата звернення 03.09.2024).

8. Петров О.О. Основні теоретичні підходи до визначення авіаційної діяльності. *Правова система та державотворення: історичний вимір і сучасні тенденції*: матеріали науково-практичної конференції (м. Ужгород, 17-18 лютого 2023 р.). Одеса: Видавництво «Молодий вчений», 2023. 34-37 с. URL: <https://molodyivchenyi.ua/omp/index.php/conference/catalog/download/24/469/960-1?inline=1> (дата звернення: 03.08.2023).

9. Петров О.О. Підходи щодо наближення законодавства України до законодавства Європейського Союзу з питань ліцензування повітряних перевезень. *Юридична наука та освіта: минуле, сучасне і майбутнє*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 1 травня 2025 року) / упоряд. М.О. Денисюк. Київ: Видавництво Людмила, 2025. 131-132 с. DOI: <https://doi.org/10.32751/LegalScience2025>.

**Проект Закону України**

«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України,  
що регулюють авіаційну діяльність»

Верховна Рада України постановляє:

Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1. У Повітряному кодексі України (Відомості Верховної Ради України, 2011 р., № 48-49, ст. 536):

1) Пункт 1 частини першої статті 1 викласти в такій редакції:

"1) Авіаційна діяльність – господарська діяльність суб'єктів господарювання у сфері цивільної авіації, яка спрямована на використання повітряного простору та/або створення умов для використання повітряного простору й пов'язана із експлуатацією повітряних суден";

2) Частину першу статті 1 доповнити пунктом 10-1 такого змісту:

"10-1) авіація – це структурно та функціонально обумовлена система суспільних відносин, що виникають у зв'язку із забезпеченням використання та безпосереднім використанням повітряного простору з метою виконання функцій із забезпечення національної безпеки, оборони та захисту населення, а також для здійснення авіаційної діяльності й задоволення різних потреб економіки";

3) Частину першу статті 1 доповнити пунктом 17-1 такого змісту:

"17-1) Авіаційна техніка – вироби авіаційної техніки та комплектувальні вироби до виробів авіаційної техніки";

4) Пункт 27 частини першої статті 1 викласти в такій редакції:

"27) Виріб авіаційної техніки – повітряне судно, авіаційний двигун та повітряний гвинт";

5) Частину першу статті 1 доповнити пунктом 51-1 такого змісту:

"51-1) Комплектувальний виріб – будь-який компонент або обладнання, призначені для використання на цивільному повітряному судні, включаючи допоміжну силову установку";

б) Частину першу статті 1 доповнити пунктом 46-1 такого змісту:

"46-1) іноземний авіаційний перевізник – суб'єкт господарювання, що зареєстрований за законодавством іншої держави, предметом основної діяльності якого є повітряні перевезення та який повинен мати ліцензію або іншого виду дозвіл на здійснення перевезень, виданий компетентним державним органом іноземної держави";

7) Пункт 97 частини першої статті 1 викласти в такій редакції:

"97) суб'єкти авіаційної діяльності – суб'єкти господарювання, що здійснюють авіаційну діяльність у сфері цивільної авіації";

8) Частину першу статті 1 доповнити пунктом 74-1 такого змісту:

"74-1) організація з управління підтримання льотної придатності – суб'єкт авіаційної діяльності, який здійснює управління підтримання льотної придатності відповідно до авіаційних правил України та вимог законодавства";

9) Пункт 12 частини першої статті 1 викласти в такій редакції:

"12) аеродром – сукупність аеродромних об'єктів, призначених для забезпечення вильоту, прибуття, стоянки та руху повітряних суден";

10) Частину першу статті 1 доповнити пунктом 15-1 такого змісту:

"15<sup>1</sup>) аеродромні об'єкти – рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування аеродрому, у тому числі поверхні, призначені для посадки, зльоту, руху, стоянки повітряних суден, руху наземного транспорту на території аеродрому, ґрунтові елементи аеродрому, об'єкти обслуговування повітряного руху, засоби зв'язку, навігації та спостереження, візуальні засоби забезпечення польотів, об'єкти та засоби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, забезпечення авіаційної безпеки, метеорологічного обслуговування, електрозабезпечення аеродрому, споруди та мережі інженерних комунікацій, що забезпечують роботу аеродромних об'єктів, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в

межах земної, водної поверхні та/або статичної або плавучої структури на воді, що належать до території аеродрому ";

11) Пункт 17 частини першої статті 1 викласти в такій редакції:

"17) аеропорт – сукупність аеродрому, не менше одного аеровокзалу та інших об'єктів інфраструктури аеропортів, які призначені для приймання й відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень та обслуговування пасажирів";

12) Частину четверту Статті 4 доповнити абзацом 4 такого змісту:

"В Україні функціонує повітряний транспорт, як складова Єдиної транспортної системи України.";

13) Частину четверту Статті 4 доповнити абзацом 5 такого змісту:

"Цивільна авіація забезпечує свою участь в Єдиній транспортній системі України через повітряний транспорт";

14) Статтю 33 доповнити частиною 6-1 такого змісту:

"6-1. Органи обслуговування повітряного руху утворені відповідними провайдерами аеронавігаційних послуг, функціонують як структурні або відокремлені структурні підрозділи таких провайдерів аеронавігаційного обслуговування. Діяльність органів обслуговування повітряного руху має здійснюватися у відповідності до законодавства України, цього кодексу, вимог авіаційних правил України та інших нормативно-правових актів";

15) Статтю 35 доповнити частиною 2 такого змісту:

"2. Метеорологічні органи, утворені відповідними провайдерами аеронавігаційних послуг, функціонують як структурні або відокремлені структурні підрозділи таких провайдерів аеронавігаційного обслуговування";

16) Статтю 38 викласти в такій редакції:

"Стаття 38. Використання повітряних суден.

1. Повітряні судна використовуються у державній та цивільній авіації і поділяються на цивільні та державні.

2. Суб'єкти авіаційної діяльності та інші учасники відносин у сфері цивільної та державної авіації можуть використовувати повітряні судна, що належать їм на праві власності або інших законних підставах.

3. Повітряні судна, що перебувають у державній або комунальній власності, за рішенням відповідного органу державної влади можуть передаватися у володіння та користування на праві узурфрукта державного або комунального майна. Порядок такої передачі встановлюється окремими нормативними актами.

4. Прототипом цивільного повітряного судна вважається повітряне судно нової конструкції, призначене для використання як цивільне повітряне судно, на якому проводяться випробування з метою сертифікації типової конструкції.

5. Модифікованим цивільним повітряним судном вважається цивільне повітряне судно, на якому вперше встановлені нові компоненти або обладнання, що впливають на характеристики повітряного судна або призначені для розширення його експлуатаційних обмежень, і на якому проводяться випробування з метою схвалення встановлення цих компонентів або обладнання. До модифікованого цивільного повітряного судна також належить цивільне повітряне судно, на якому проводяться випробування з метою розширення експлуатаційних обмежень без встановлення нових компонентів або обладнання.

6. Новим цивільним повітряним судном вважається серійно виготовлене цивільне повітряне судно, на якому проводяться приймальні випробування з метою підтвердження його характеристик характеристикам схваленої типової конструкції.

7. Готовим (виробленим) цивільним повітряним судном вважається серійно виготовлене цивільне повітряне судно, на якому було проведено всі приймальні випробування, підтверджено його характеристики характеристикам схваленої типової конструкції та яке може експлуатуватись за призначенням за умови проходження передбачених законодавством та Авіаційними правилами України процедур та вимог.

8. Цивільні повітряні судна поділяються на пілотовані та безпілотні. Безпілотні ПС (далі БПС) поділяються на керовані та некеровані.";

17) Статтю 39 доповнити частиною 1-1 такого змісту:

"1-1. Цивільні повітряні судна підлягають обов'язковій реєстрації у Державному реєстрі повітряних суден. Реєстрацію цивільних повітряних суден у Державному реєстрі повітряних суден забезпечує власник повітряного судна";

18) Статтю 66 доповнити частиною 5 такого змісту:

"5. Експлуатант аеродрому може самостійно надавати послуги з наземного обслуговування відповідно до законодавства та авіаційних правил України, а також на договірних умовах передавати право на наземне обслуговування в аеропорту іншим суб'єктам авіаційної діяльності, що відповідають вимогам авіаційних правил України";

19) Статтю 92 доповнити частиною 5 такого змісту:

"5. Авіаперевізник має повторно подати документи та заяву про отримання ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом, якщо:

А) авіаперевізник не почав здійснювати господарську діяльність з повітряних перевезень пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом, згідно з отриманою ліцензією, протягом 6 місяців з дня отримання такої ліцензії;

Б) авіаперевізник припинив здійснювати господарську діяльність з повітряних перевезень пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом, згідно з отриманою ліцензією на строк більше 6 місяців;

В) авіаперевізник отримав ліцензію з урахуванням спеціальних ліцензійних умов, однак збирається провадити господарську діяльність з повітряних перевезень використовуючи повітряні судна понад встановлені критерії в Авіаційних правилах України;

Г) авіаперевізник отримав ліцензію з урахуванням спеціальних ліцензійних умов, однак не відповідає особливим умовам фінансового стану, визначеним в Авіаційних правилах України";

20) Статтю 92 доповнити частиною 6 такого змісту:

"6. Спеціальні ліцензійні умови для надання ліцензії визначаються в Авіаційних правилах України";

21) Доповнити статтею 92-1 такого змісту:

"Стаття 92-1. Нагляд та контроль за діяльністю ліцензіата

1. Повноваження уповноваженого органу з питань авіації з метою контролю та нагляду у сфері ліцензування повітряних перевезень:

1) У будь-який час вимагати від авіаперевізника підтвердження виконання ним ліцензійних вимог;

2) Вимагати від авіаперевізника надати необхідну інформацію з метою перевірки фінансового стану ліцензіата;

3) У будь-який час здійснювати перевірку фінансового стану авіаперевізника»;

4) Здійснювати перевірку фінансового стану авіаперевізника у випадках повідомлення авіаперевізника про дії, передбачені в пунктах 1-4 частини четвертої цієї статті;

5) вимагати від авіаперевізника, у разі здійснення ним дій передбачених у пунктах 1-4 частини четвертої статті 93 цього Кодексу, надати змінений бізнес план на період не менше 12 місяців з дати початку його виконання, у якому враховано зміни, передбачені в пунктах 1-4 частини четвертої цієї статті та частину інформації про фінансовий стан;

6) вимагати від авіаперевізника, який повідомив про дії, визначені підпунктами 1-3 частини четвертої цієї статті повторного подання документів та заяви про отримання ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом, у випадках визначених авіаційними правилами України;

7) вимагати від авіаперевізника негайно надати частину інформації про фінансовий стан;

8) застосувати звичайні ліцензійні вимоги до авіаперевізника, який отримав ліцензію із застосуванням спеціальних ліцензійних умов у порядку та межах встановлених Авіаційними правилами України.

2. Підстави застосування повноважень уповноваженого органу з питань цивільної авіації наведені в підпунктах 5-6 частини першої цієї статті встановлюються Авіаційними правилами України.

3. Порядок здійснення перевірки передбаченої у підпункті 4 частини першої цієї статті визначається Авіаційними правилами України.

4. Авіаперевізник зобов'язаний повідомляти уповноважений орган з цивільної авіації щодо значних змін у своїй діяльності:

1) заздалегідь повідомляти уповноважений орган з питань цивільної авіації будь-які плани щодо здійснення повітряних перевезень на континенті чи регіоні світу, у якому така діяльність ліцензіатом раніше не здійснювалась, та будь-які інші значні зміни в обсязі діяльності, зокрема, але не виключно, зміни щодо типів та видів повітряних суден або кількості повітряних суден;

2) заздалегідь повідомляти про злиття або поглинання щодо себе;

3) повідомляти уповноважений орган з цивільної авіації про зміни власності щодо часток/акцій суб'єкта господарювання, який володіє не менше ніж 10% часток/акцій ліцензіата або щодо холдингової компанії такого суб'єкта господарювання протягом 14 днів з моменту зміни власності.

5. Порядок здійснення перевірки фінансового стану встановлюється Авіаційними правилами України.

6. Уповноважений орган з питань цивільної авіації зобов'язаний провести поглиблену перевірку фінансового стану авіаперевізника у випадках, встановлених Авіаційними правилами України.

Порядок проведення поглибленої перевірки встановлюється Авіаційними правилами України.

7. Уповноважений орган з питань цивільної авіації зобов'язаний вимагати від авіаційного перевізника негайно надати річну фінансову звітність та/або аудиторський звіт такої звітності, якщо вони не були надані в порядку, встановленому ліцензійними умовами.

8. Уповноважений орган з питань цивільної авіації зобов'язаний здійснити перевірку дотримання авіаперевізником ліцензійних умов у таких випадках:

- 1) Після спливу двох років з моменту отримання авіаперевізником ліцензії;
- 2) Є підстави вважати, що в авіаперевізника наявні значні проблеми;
- 3) На запит Європейської комісії.

9. Порядок визначення значних проблем у пункті 2) частини сьомої цієї статті встановлюється в Авіаційних правилах України;"

22) Доповнити статтею 92-2 такого змісту:

"92-2. Зупинення, анулювання та відновлення дії ліцензії на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або небезпечних вантажів, небезпечних відходів повітряним транспортом.

1. Підставами для прийняття рішення про зупинення дії ліцензії, крім підстав, передбачених Законом України «Про ліцензування видів господарської діяльності», є:

1) Неможливість належним чином виконувати свої зобов'язання, встановлена внаслідок перевірок передбачених пунктами 3, 4 частини першої статті 92-1 цього Кодексу;

2) Ненадання авіаперевізником фінансової звітності та/або аудиторського звіту фінансової звітності на вимогу уповноваженого органу з питань цивільної авіації на підставі частини шостої статті 92-1 цього Кодексу протягом одного місяця з дня отримання такої вимоги;

3) У разі тимчасового припинення дії або анулювання сертифікату експлуатанта авіаперевізника;

4) У разі невідповідності авіаперевізника вимогам щодо доброї репутації.

2. Критерії неможливості належним чином виконувати свої зобов'язання та критерії невідповідності авіаперевізника вимогам щодо доброї репутації встановлюються в Авіаційних правилах України.

3. Дія ліцензії зупиняється повністю або частково до повного усунення ліцензіатом підстави, визначеної пунктами 1-4 частини першої цієї статті, що стала причиною зупинення дії ліцензії повністю або частково, але не більше, ніж на один рік з дня набрання чинності рішенням про зупинення дії ліцензії повністю або частково.

4. Строк зупинення ліцензії може бути продовжено в разі надання уповноваженому органу з питань цивільної авіації авіаперевізником заяви про продовження строку зупинення дії ліцензії.

5. Дія ліцензії відновлюється повністю або частково в разі надання уповноваженому органу з питань цивільної авіації авіаперевізником заяви та відомостей про усунення підстав, що стали причиною для зупинення дії ліцензії повністю або частково.

6. Форма заяв визначених у частині четвертій та п'ятій цієї статті, встановлюється Авіаційними правилами України.

7. Форма та зміст рішення про зупинення ліцензії, форма та зміст рішення про відновлення дії ліцензії повністю або частково встановлюються законом України "Про ліцензування видів господарської діяльності".

8. У разі встановлення наявності підстав для зупинення дії ліцензії повністю або частково уповноважений орган із питань цивільної авіації протягом трьох місяців із дня виявлення таких підстав приймає обґрунтоване рішення про зупинення дії ліцензії повністю або частково.

Орган ліцензування протягом одного місяця з дня отримання заяви про відновлення дії ліцензії приймає рішення про відновлення дії ліцензії повністю або частково.

9. Строк та порядок інформування авіаперевізника про прийняття рішення про зупинення ліцензії та рішення про відновлення дії ліцензії встановлюється законом України "Про ліцензування видів господарської діяльності".

10. Рішення про зупинення дії ліцензії повністю або частково на підставі пунктів 1-4 частини першої цієї статті набирає чинності наступного робочого дня після його прийняття.

11. Підставами для прийняття рішення про анулювання ліцензії, крім підстав, передбачених Законом України "Про ліцензування видів господарської діяльності", є акт про неусунення ліцензіатом протягом строку повного або часткового зупинення дії ліцензії підстав, передбачених пунктами 1-4 частини першої цієї статті, що стали причиною для її повного або часткового зупинення.

12. Форма та зміст рішення про анулювання ліцензії визначається в частині п'ятнадцятій статті 16 Закону України "Про ліцензування видів господарської діяльності".

13. Рішення про анулювання ліцензії, прийняте на підставі частини одинадцятої цієї статті, набирає чинності з дня його прийняття.

14. У випадку зупинення дії ліцензії за підстав передбачених у пункті 1 частині першій цієї статті, Уповноважений орган з питань цивільної авіації може надати авіаперевізнику тимчасову ліцензію строком не більше 12 місяців.

15. Підстави надання тимчасової ліцензії, її форма та зміст, підстави скасування, порядок введення в дію встановлюються Авіаційними правилами України.

16. У разі прийняття уповноваженим органом з питань цивільної авіації рішення про відновлення дії ліцензії тимчасова ліцензія вважається скасованою."

23) Статтю 93 доповнити частиною 5 такого змісту:

"5. Суб'єкти господарювання, що отримують ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів повітряним транспортом та авіаперевізники, які мають таку ліцензію, повинні відповідати вимогам щодо фінансового стану.

Авіаперевізники, що повторно подають документи та заяву про отримання ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом та суб'єкти господарювання, що вже раніше мали відповідну ліцензію, не підлягають перевірці щодо відповідності вимогам фінансового стану.

Суб'єкти господарювання, що отримують ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів повітряним транспортом не зобов'язані надавати бізнес план та не підлягають перевірці щодо відповідності фінансового стану, якщо вони відповідають спеціальним ліцензійним умовам, встановленим авіаційними правилами України.

Суб'єкти господарювання, що отримують ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів

повітряним транспортом, повинні подати бізнес-план у порядку, визначеному ліцензійними умовами.

Вимоги щодо фінансового стану, спеціальні ліцензійні умови, форма та зміст бізнес плану, порядок розгляду та оцінки відповідності фінансового стану суб'єкта господарювання, що отримує ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів повітряним транспортом встановлюється Авіаційними правилами України.";

24) Статтю 93 доповнити частиною 5 такого змісту:

"6. Суб'єкти господарювання, що отримують ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів повітряним транспортом, повинні відповідати вимогам щодо доброї репутації.

Вимоги щодо доброї репутації, документи, які підтверджують відповідність суб'єкта господарювання вимогам доброї репутації, способи встановлення відповідності вимогам доброї репутації встановлюються Авіаційними правилами";

25) Частину першу статті 99 викласти в такій редакції:

"1. Тарифне регулювання на ринку повітряних перевезень, що здійснюються на території України або починаються чи закінчуються на території України, базується на таких засадах:

1) тарифи встановлюються на основі вільної та чесної конкуренції;

2) залежність рівня тарифів від рівня послуг, які отримує пасажир при повітряному перевезенні;

3) не допускається встановлення необґрунтованих, несправедливих чи субсидованих тарифів.";

26) Частину другу статті 99 викласти в такій редакції:

"2. Тарифи на повітряні перевезення, що здійснюються на території України або починаються чи закінчуються на території України, які визначають обсяг оплати за повітряне перевезення та за пов'язані з ним послуги, а також умови здійснення такої оплати, включаючи винагороду та умови, запропоновані суб'єктам, що надають

агентські послуги з продажу повітряних перевезень, визначаються авіаперевізниками в установленому ними порядку і в формі, доступній користувачам.

Доступні для загального кола осіб та публічно опубліковані в будь-якій формі тарифи на послуги повітряних перевезень, якщо вони здійснюються з аеропортів на території України, мають вказувати умови, за яких вони застосовуються. Остаточна ціна на послуги повітряних перевезень має вказувати всі передбачувані та неминучі складові, зокрема, але не виключно, такі складові: тариф на послугу повітряного перевезення; податки; аеропортові збори, інші збори, надбавки та внески.

Авіаперевізники вільно та на власний розсуд встановлюють тарифи на надання послуг повітряних перевезень.

Забороняється вимагати подавати тарифи або повідомляти про їх встановлення, окрім випадків, передбачених законодавством.";

27) Статтю 99 доповнити частиною 7 такого змісту:

"7. Положення абзацу 1, 4 частини 2, частини 3 частини 4 та частини 5 цієї статті застосовуються лише для авіаперевізників, які не мають ліцензії, наданої відповідним органом держави-члена ЄС або України, уповноваженим на надання таких ліцензій, якщо інше не встановлено законодавством".

2. Статтю 32 Закону України "Про транспорт" (Відомості Верховної Ради України, 1994 р., № 51, ст. 446 із наступними змінами) викласти в такій редакції:

"Стаття 32. Повітряний транспорт і його склад

Функціонування повітряного транспорту забезпечують суб'єкти господарювання, що здійснюють різні види транспортної діяльності із використанням повітряних суден та інших об'єктів інфраструктури: повітряні перевезення, авіаційні роботи, аеронавігаційне обслуговування, наземне обслуговування, експлуатація аеродромів (аеропортів) тощо".

3. Частину третю статті 19 Закону України "Про ліцензування видів господарської діяльності" (Відомості Верховної Ради України, 2015 р., № 23, ст. 158 із наступними змінами) викласти в такій редакції:

"3. Контроль за додержанням ліцензіатами ліцензійних умов здійснюють у межах своїх повноважень органи ліцензування, крім Національної комісії, що

здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, яка здійснює контроль відповідно до Закону України "Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг" шляхом проведення планових і позапланових перевірок відповідно до Закону України "Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності" з урахуванням особливостей, визначених цим Законом та, крім центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації, який здійснює державне регулювання повітряних перевезень".

**Проект Постанови Кабінету Міністрів України**  
«Про внесення змін до актів Кабінету Міністрів України, що  
регулюють авіаційну діяльність»

1. У Ліцензійних умовах провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 березня 2017 р. № 134 (Офіційний вісник України, 2017 р., № 24, ст. 678):

1) Пункт 7 викласти в такій редакції:

"До заяви про отримання ліцензії, крім документів, передбачених частиною третьою статті 11 Закону, додаються:

1) інформація за підписом здобувача ліцензії (його керівника або керівника його виконавчого органу) про номер та дату видачі чинного сертифіката експлуатанта;

2) документи, які підтверджують, що більш як 50 відсотками статутного капіталу (пакету акцій) здобувача ліцензії володіють Україна, Держави-члени ЄС та/або юридичні особи, фізичні особи-резиденти України та/або юридичні особи, громадяни держав-членів ЄС, передбачених угодою з третьою країною, стороною якої є ЄС;

3) бізнес план за формою та змістом, згідно з пунктом 5 статті 93 Повітряного кодексу України;

4) документи, які підтверджують, що він має у своєму розпорядженні хоча б одне повітряне судно на праві власності або на підставі договору сухого лізингу;

5) документи, які підтверджують, що здобувач ліцензії відповідає вимогам щодо доброї репутації, згідно з пунктом 6 статті 93 Повітряного кодексу України.

Опис документів, що додаються до заяви про отримання ліцензії (додаток 2), подається у двох примірниках.

У разі, якщо ліцензіат відповідає спеціальними ліцензійним умовам, то бізнес план не подається";

2) Пункт 9 викласти в такій редакції:

"9. Суб'єкт господарювання, який провадить господарську діяльність із перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом, повинен відповідати таким вимогам:

1) його основне місце діяльності розташоване в Україні;

2) він має чинний сертифікат експлуатанта, виданий уповноваженим органом із питань цивільної авіації;

3) він має у своєму розпорядженні хоча б одне повітряне судно на праві власності або на підставі договору сухого лізингу;

4) основною діяльністю суб'єкта господарювання має бути здійснення повітряних перевезень окремо чи у поєднанні з будь-якою іншою комерційною експлуатацією повітряного судна та технічним обслуговуванням повітряних суден;

5) структура компанії має дозволяти органу ліцензування перевіряти виконання ліцензійних положень, зазначених у цьому пункті;

6) Україна, Держави-члени ЄС, та/або юридичні особи, фізичні особи-резиденти України та/або юридичні особи, громадяни держав-членів ЄС мають володіти більш як 50 % акцій (статутного капіталу) та фактично контролювати його, прямо чи опосередковано через одну чи більше юридичних осіб, за винятком випадків, передбачених угодою з третьою країною, стороною якої є ЄС;

7) не можуть бути авіаперевізником, а також володіти ним і контролювати його в порядку, визначеному підпунктом 6 цього пункту суб'єкти, які визначені в пунктах 5-8 частини 2 ст. 8 Закону України «Про приватизацію державного і комунального майна»;

8) суб'єкт господарювання відповідає вимогам щодо фінансового стану, зазначеним у п. 6 ст. 93 Повітряного кодексу України;

9) суб'єкт господарювання відповідає вимогам страхування, визначеним у Повітряному кодексі України;

10) Протягом перших двох років з моменту отримання ліцензії ліцензіат зобов'язаний негайно надавати частину інформації щодо фінансового стану, визначену в Авіаційних правилах України, на запит органу ліцензування;

11) Ліцензіат зобов'язаний заздалегідь повідомляти орган ліцензування про:

А) будь-які плани щодо здійснення повітряних перевезень на континенті чи регіоні світу, у якому така діяльність ліцензіатом раніше не здійснювалась, та будь-які інші значні зміни в обсязі діяльності, зокрема, але не виключно, зміни щодо типів та видів повітряних суден або кількості повітряних суден;

Б) злиття або поглинання ліцензіата;

12) Суб'єкт господарювання зобов'язаний повідомляти орган ліцензування про зміни власності щодо часток/акцій суб'єкта господарювання, який володіє не менше ніж 10% часток/акцій ліцензіата або щодо холдингової компанії такого суб'єкта господарювання протягом 14 днів з моменту зміни власності;

13) суб'єкт господарювання зобов'язаний надавати органу ліцензування свою фінансову звітність та аудиторський звіт щодо такої звітності не пізніше шести місяців після останнього дня відповідного звітного року, за який подається звіт;

14) суб'єкт господарювання зобов'язаний надавати на вимогу органу ліцензування, згідно з пунктом 5 частини першої статті 92-1 Повітряного кодексу України, змінений бізнес план на період не менше 12 місяців з дати початку його виконання, у якому враховано зміни, передбачені в пп. а) та б) п. 11) та п. 12) цього розділу;

15) суб'єкт господарювання зобов'язаний надавати на вимогу органу ліцензування, згідно з пунктом 5 частини першої статті 92-1 Повітряного кодексу України, відповідну частину інформації про фінансовий стан;

16) суб'єкт господарювання зобов'язаний на вимогу органу ліцензування, згідно з пунктом 6 частини першої статті 92-1 Повітряного кодексу України, повторно подати документи та заяву про отримання ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом;

17) суб'єкт господарювання зобов'язаний на вимогу органу ліцензування, згідно частиною сьомою статті 92-1 Повітряного кодексу України, надати річну фінансову звітність та/або аудиторський звіт такої звітності;

18) суб'єкт господарювання зобов'язаний повторно подати документи та заяву про отримання ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом, якщо:

а) суб'єкт господарювання не почав здійснювати господарську діяльність з повітряних перевезень пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом, згідно з отриманою ліцензією, протягом 6 місяців з дня отримання такої ліцензії;

б) суб'єкт господарювання припинив здійснювати господарську діяльність з повітряних перевезень пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом, згідно з отриманою ліцензією, на строк більше 6 місяців;

в) суб'єкт господарювання отримав ліцензію з урахуванням спеціальних ліцензійних умов, однак збирається провадити господарську діяльність з повітряних перевезень, використовуючи повітряні судна понад встановлені критерії в Авіаційних правилах України;

г) суб'єкт господарювання отримав ліцензію з урахуванням спеціальних ліцензійних умов, однак не відповідає особливим умовам фінансового стану визначеним в Авіаційних правилах України.

Суб'єкт господарювання, що отримав ліцензію з урахуванням спеціальних ліцензійних умов, звільняється від виконання вимог передбачених підпунктами 10, 11, 12, 13, 14, 15 абзацу 1 пункту 9 цих ліцензійних умов, окрім випадків встановлених Авіаційними правилами України.

Суб'єкту господарювання, дозволяється провадити господарську діяльність з перевезення небезпечних вантажів, небезпечних відходів повітряним транспортом у разі, коли в графі "Спеціальні дозволи" експлуатаційних специфікацій, які є невід'ємною частиною сертифіката експлуатанта, проставлено відповідне позначення (Е 11)".

2. Пункт 3 у Положенні про Державну авіаційну службу України, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520 (Офіційний вісник України, 2014 р., № 82, ст. 2332) доповнити підпунктом 24-1 в такій редакції:

"24-1) визначає порядок надання прав на здійснення міжнародних повітряних перевезень;"

## Проект Наказу

Державної авіаційної служби України

«Про внесення змін до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»

НАКАЗУЮ:

1. Внести до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 05 липня 2018 року № 682, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 27 вересня 2018 року за № 1109/32561, такі зміни

1) Пункт 5 розділу I АПУ № 682 абзацом 3 такого змісту:

"комерційна спеціалізована експлуатація – вид спеціалізованої експлуатації, який доступним для громадськості за плату або іншу цінну винагороду, або коли вона не доступна для громадськості і виконується за контрактом між експлуатантом та замовником, де останній не має контролю над експлуатантом".

2) Розділ III доповнити пунктом 11 такого змісту:

"11) Комерційну експлуатацію складають комерційна експлуатація повітряного транспорту та комерційна спеціалізована експлуатація".