

**Вінічук О.Ю.**, студент,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
**Клименко Я.С.**, студентка,  
Навчально-науковий інститут права,  
Університет Державної фіскальної служби України, м. Ірпінь  
Науковий керівник: Гусар О.А., к.ю.н.

## **СУБ'ЄКТИ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Термін «суб'єкт» використовується в юриспруденції для позначення особи, групи осіб, організації тощо, яким належить активна роль у певному процесі, акті; особи чи організації як носія певних прав та обов'язків [1 с. 140]. Виходячи із цього, під суб'єктами публічного адміністрування у сфері цивільної авіації слід розуміти органи, організації, окремих фізичних осіб, які наділені владними повноваженнями у відповідній сфері та здійснюють галузеве адміністрування. Суб'єкти указанного адміністрування є водночас і суб'єктами цивільної авіації, оскільки володіють ознаками таких (персоніфікованість, зовнішня відокремленість, регулювання їх статусу нормами повітряного права); проте, не всі владні суб'єкти у сфері цивільної авіації є суб'єктами галузевого адміністрування як підзаконної впорядковуючої діяльності.

До суб'єктів публічного адміністрування у сфері цивільної авіації визначається їх адміністративно-правовим статусом, який характеризується компетенцією, тобто правами, обов'язками і предметами ведення, та правосуб'єктністю [2, с. 30] кожного з них у цій сфері.

Серед основних владних суб'єктів адміністративно-правових відносин у сфері цивільної авіації є: Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, Державіаслужба, Міністерство охорони здоров'я України, Національна поліція України, Державна службу України з надзвичайних ситуацій, Державна прикордонна служба, Державна фіскальна служба України, Служба безпеки України.

Владні суб'єкти представляють систему, кожен з яких наділені певною компетенцією і державно-владними повноваженнями, що дозволяють їм втілювати свою волю у форму керівних команд чи рішень, обов'язкових для виконання, тобто, це суб'єкти управління, а система, що управляє.

Аналіз статусних ознак суб'єктів владних повноважень у галузі безпеки повітряного транспорту дозволяє виділити у їх системі три структурних рівня. Перший, це рівень Міністерства інфраструктури. На

другому рівні розташована Державна авіаційна служба України ті центральні органи виконавчої влади, які мають повноваження щодо діяльності в сфері цивільної авіації. Третій – рівень місцевих органів виконавчої влади, які мають повноваження щодо діяльності в сфері цивільної авіації.

Державна авіаційна служба України є уповноваженим органом у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації. Вона функціонує відповідно до Положення про Державіаслужбу, яке затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 року № 520 [3]. Згідно з Повітряним кодексом України Державіаслужба реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.

Важливими суб'єктами діяльності у сфері цивільної авіації є також: 1) авіакомпанії (експлуатанти), які здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів; 2) авіаційний персонал (пілот повітряного судна; диспетчер управління повітряним рухом, персонал з технічного обслуговування повітряних суден, бортпровідник, диспетчер із забезпечення польотів); 3) аеропорти; 4) аеродроми; 5) підприємства з технічного обслуговування і ремонту; 6) державні інспектори з авіаційного нагляду здійснюють інспектування об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та контроль за виконанням ними авіаційних правил України; 7) навчальні заклади; 8) підприємства-виробники авіаційної техніки в Україні; 9) Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами; 10) Український державний проектно-технологічний та науково-дослідний інститут цивільної авіації «Украеропроект»; 11) Державне підприємство з обслуговування повітряного руху України (Украерорух) [4].

Крім цього суб'єктами діяльності в авіаційній сфері слід визнати: а) суб'єктів-посередників (фрахтівник, експедитор); б) страховиків; в) інших авіаційних суб'єктів (аероклуби, суб'єкти комерційної діяльності в галузі цивільної авіації, які здійснюють паливно-заправну і вантажно-переробну діяльність, прибирання та обслуговування повітряних суден тощо).

Зазначимо також, що управління в сфері авіаційного транспорту зазнає значного впливу так званого «іноземного елемента» — міжнародних організацій та відповідних міжнародних угод. Так, Україна має представництво в міжнародних організаціях цивільної авіації: Європейська організація з безпеки аеронавігації ЄВРОКОНТРОЛЬ (EURO-CONTROL); Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА) European Civil Aviation Conference (ECAC); Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) International Civil Aviation Organization (ICAO); Украерорух член Міжнародної федерації асоціацій авіадиспетчерів (ІФАТСА); Украерорух член Асоціації управління повітряним рухом (АТСА).

### *Література*

1. Кохан М.С. Правові форми заохочення працівників в умовах ринкової економіки в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.05 / Кохан Марина Сергіївна – К., 2013. – 19 с.

2. Эмих В.В. Правосубъектность и компетенция государственных органов: содержание понятий и их соотношение / В.В. Эмих // Научный ежегодник ИФиП УрО РАН. – 2009. – №9. – С.423-432 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/pravosubektnost-i-kompetentsiy>.

3. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: Постанова Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2015 року № 520 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/>.

4. Гусар О.А. Авіаційний персонал: оновлення поняття / О.А.Гусар // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: Зб. наук.пр. – К.: НАУ, 2014 – №1(30). – С.9-16.

УДК 351.761 (043.2)

**Зяць О.А., Мазуренко А.Д.,** студенти,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Миронець О.М., старший викладач

### **ЛЕГАЛІЗАЦІЯ «ЛЕГКИХ» НАРКОТИЧНИХ РЕЧОВИН: ДОСВІД НІМЕЧЧИНИ**

У наші дні як на світовому, так і на національному рівні не припиняються наукові дискусії з приводу декриміналізації, а також легалізації так званих «легких» наркотичних засобів. 19 січня 2017 року Німецький Бундестаг одностайно схвалив законопроект, згідно з яким важкохворі пацієнти зможуть отримувати в аптеці за рецептом лікаря медикаменти, вироблені з використанням канабісу [1].

Слід зазначити, що подібні рішення не є новими і раніше приймалися в інших державах. Наприклад, у Нідерландах існує особлива політика щодо наркотичних речовин, що базується на двох принципах. По-перше, було проведено декриміналізацію наркотиків. По-друге, проведено їх розподіл на «важкі» та «легкі». У Бразилії та Аргентині за останнє десятиліття були введені нові закони, що пом'якшують покарання за зберігання наркотиків для власного вживання [2, с.179]. З січня 2010 року в Чехії набув чинності закон про наркотичні засоби, який допускає зберігання до 15 г. марихуани і до 1,5 г. героїну без наслідків кримінально-правового характеру для зберігача [3].

Німеччина звернула увагу саме на легалізацію наркотиків, вживаних з так званою «медичною» або «лікувальною» метою. До прийняття закону