

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2020.4-2.13>**Н. Д. Кирилюк**аспірантка першого року навчання  
Державного університету інфраструктури та технологій

## АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СУБ'ЄКТІВ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ-ЮРИДИЧНИХ ОСІБ

У статті розглядаються види авіаційної діяльності, санкції та правові підстави адміністративно-правової відповідальності суб'єктів авіаційної діяльності – юридичних осіб. Також визначено місце сукупності норм, що встановлюють таку відповідальність в системі адміністративної відповідальності.

Автором визначено, що адміністративно-правова відповідальність суб'єктів авіаційної діяльності – юридичних осіб – це різновид підінституту адміністративної відповідальності юридичних осіб, нормами якого встановлюється примусове, з додержанням встановленої процедури, застосування уповноваженим органом з питань цивільної авіації передбачених законодавством за вчинення порушень авіаційних правил України заходів впливу, які виконані правопорушником.

Розроблення, виготовлення, ремонт та експлуатація авіаційної техніки характеризується тим, що розробники (юридичні особи), виробники (юридичні або фізичні особи), ремонтні підприємства та експлуатанти (юридичні або фізичні особи) здійснюють розроблення авіаційної техніки або змін до неї, виробництво авіаційної техніки, усувають руйнування або серйозне пошкодження повітряного судна, що призвело до порушення міцності його конструкції або погіршення льотно-технічних характеристик внаслідок впливу зовнішнього середовища або порушення технології обслуговування, правил зберігання і транспортування та експлуатують чи пропонують послуги з експлуатації повітряних суден.

Обслуговування повітряного руху як елемент системи організації повітряного руху – це забезпечення польотно-інформаційного обслуговування, аварійного чи диспетчерського обслуговування повітряного руху.

Суб'єктно-об'єктний склад авіаційної діяльності дозволяє достатньо точно їх визначити. Так, суб'єкт авіаційної діяльності – фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації, а об'єкти авіаційної діяльності – повітряні судна, їх компоненти та обладнання, авіаційна наземна техніка та аеродромне обладнання, інженерно-технічні споруди, рухоме та нерухоме майно, що використовуються для забезпечення авіаційної діяльності.

**Ключові слова:** авіаційна діяльність, суб'єкт авіаційної діяльності, об'єкти авіаційної діяльності, цивільна авіація, адміністративна відповідальність суб'єктів авіаційної діяльності – юридичних осіб

Соціально-економічні зміни, що відбувалися в Україні, суттєво вплинули на становлення та розвиток права, викликали необхідність не тільки «залатування» «радянських» законів, а й прийняття фундаментальних кодифікованих та звичайних законів, норми яких регулюють різноманітні суспільні відносини в державі.

Проблеми, пов'язані з проголошенням євроінтеграційного курсу і правовим регулюванням різних сфер та галузей суспільного життя, викликали активізацію нормотворчої діяльності. В той самий час, створення нової правової бази не може не спонукати певних напрямків досліджень, зокрема в авіаційній галузі.

**Метою статті** є визначення місця адміністративної відповідальності суб'єктів авіаційної діяльності – юридичних осіб в системі адміністративно-правового регулювання відповідальності в цивільній авіації.

Питанням адміністративної відповідальності взагалі та адміністративної відповідальності юридичних осіб зокрема, присвятили свої праці Авер'янов В.Б., Битяк Ю. П., Гончарук С.Т., Зима О.Т., Кісіль З. Р., Кісіль Р. В., Колпаков В. К., Лук'янець Д.М., Філіппов А.В. та інші

З прийняттям нової редакції Повітряного кодексу України від 19.05.2011р. № 3393–VI (далі – ПКУ) [1] авіаційна спільнота вступила

в новий етап правового регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України. Преамбульні норми ПКУ недвозначно вказують на цілі такого регулювання: гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах.

Характерною особливістю ПКУ є те, що наведені у ст.1 терміни вживаються в певному значенні. Так, основоположним, на нашу думку, що «пронизує» увесь ПКУ, є термін «авіаційна діяльність» і визначається як діяльність фізичних та юридичних осіб у галузі авіації та/або організація повітряного руху України. Аналіз понять «організація повітряного руху», «цивільна авіація» (п.п. 74), 102) ПКУ), авіації як галузі, що є складовою частиною транспортної системи країни (Положення про використання повітряного простору України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002р. № 401 [2]) дає підстави визначити два основних елементи цих дефініцій – суб'єкти та об'єкти авіаційної діяльності.

Новелою ПКУ, на нашу думку, (порівняно з ПКУ 1993 року) є те, що до нього включено Розділ XVIII (Відповідальність за порушення законодавства в галузі цивільної авіації), норми статей якого визначають відсилочно-бланкетно правило поведінки і визначено-відсилочно-відповідальність за порушення законодавства в галузі цивільної авіації; фінансові санкції у вигляді штрафу за правопорушення в галузі цивільної авіації, що застосовуються до юридичних осіб – суб'єктів авіаційної діяльності; орган, уповноважений розглядати справи про правопорушення у галузі цивільної авіації; порядок накладення, оплати та стягнення штрафів за правопорушення в галузі цивільної авіації; порядок оскарження постанови у справі про правопорушення у галузі цивільної авіації.

Статтею 126 ПКУ (Відповідальність за порушення законодавства в галузі цивільної авіації) визначено, що за протиправні дії юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробленням, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської діяльності в галузі цивільної авіації, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації, несуть відповідальність згідно із законом.

Для характеристики зазначених видів діяльності в галузі цивільної авіації слід звернутися

не тільки до дефініцій, що містяться в ПКУ, а й до інших нормативно-правових актів. Так, відповідно до п. 26) ч.1 ст.1 ПКУ під використанням повітряного простору України розуміється провадження діяльності, пов'язаної з польотами повітряних суден, з переміщенням (перебуванням) матеріальних об'єктів у повітряному просторі України, а також з вибуховими роботами, пусками ракет, усіма видами стрільб, у тому числі з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері, що становлять загрозу безпеці польотів повітряних суден та інших літальних апаратів. Аналогічна дефініція міститься й у Положенні про використання повітряного простору України [2].

Враховуючи положення ч. 1 ст. Господарського кодексу України від 16.01.2003 р. № 436-IV [3] та п. 102) ч. 1 ст. 1 ПКУ під господарською діяльністю в галузі цивільної авіації слід розуміти діяльність суб'єктів господарювання в зазначеній галузі як елемента суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію об'єктів авіаційної діяльності, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру щодо повітряних перевезень і авіаційних робіт, що мають цінову визначеність, а також виконання польотів у приватних цілях.

Обслуговування повітряного руху як елемент системи організації повітряного руху – це забезпечення польотно-інформаційного обслуговування, аварійного чи диспетчерського обслуговування повітряного руху (районного диспетчерського обслуговування, диспетчерського обслуговування підходу або аеродромного диспетчерського обслуговування) (п. 73) ч. 1 ст. 1 ПКУ).

Чинне законодавство не містить легальної дефініції «забезпечення безпеки авіації». Натомість відповідно до п. 20) ч.1 ст.1 ПКУ безпека авіації – стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийняттого рівня у результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки.

У наукових дослідженнях висловлюється думка, що «адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації можна визначити як здійснення комплексу адміністративно-правових заходів із забезпечення нормальної і безпечної діяльності авіації і авіаційних об'єк-

тів» [4, 39]. На нашу думку роль норм адміністративного права в механізмі адміністративно-правового регулювання діяльності цивільної авіації та забезпеченні її безпеки є превалюючим. Це підтверджується тезою про те, що «найбільша частка (до 70%) в структурі правових норм повітряного законодавства належить нормам адміністративного права» [5, 100]. Взагалі механізм правового регулювання складають елементи, обов'язкові на окремих його стадіях і одним із головних є норми права..., об'єктивовані в нормативно-правових актах [6, 499].

Проте, найбільший інтерес, як видається, представляє стаття 127 ПКУ (Фінансові санкції, що застосовуються до юридичних осіб – суб'єктів авіаційної діяльності). Законодавець диференціював у нормах цієї статті рівень фінансових санкцій у вигляді штрафу не тільки залежно від виду авіаційної діяльності її суб'єктів по відношенню до її об'єктів, а й дії або бездіяльності, що її супроводжує (наприклад, порушення вимог щодо обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації; ненадання, надання недостовірної або надання інформації з порушенням встановлених строків до уповноваженого органу з питань цивільної авіації, обов'язкове подання якої встановлюється законодавством або авіаційними правилами України тощо).

До того ж у цій статті описано 43 види діянь, які згруповані за різними розмірами фінансових санкцій, розмір яких коливається від трьохсот (наприклад за незаповнення екіпажем звітної документації або порушення процедури ведення документації під час польоту) до восьми тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (НМДГ) (наприклад за надання послуг з перевезення пасажирів або вантажу повітряним судном без відповідної ліцензії). Загалом залежно від розміру фінансових санкцій діяння згруповані у такому кількісному вимірі:

- від 5000 до 8000 НМДГ – описано 13 діянь,
- від 2000 до 5000 НМДГ – описано 18 діянь,
- від 1000 до 3000 НМДГ – описано 5 діянь,
- від 500 до 1000 НМДГ – описано 11 діянь,
- від 300 до 500 НМДГ – описано 6 діянь.

Додатково слід зазначити, що поза межами ПКУ існують норми, що встановлюють відповідальність у вигляді штрафу для юридичних осіб. Так, відповідно до ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень» від 02.12.2010 № 2753-VI «підприємства (їх об'єднання), установи, організації, які здійснюють міжнародні пасажирські перевезення (пере-

візники), за невиконання обов'язку перевірити перед початком міжнародного пасажирського перевезення наявність у пасажирів документів, необхідних для в'їзду до держави прямування, транзиту, що призвело до перевезення чи спроби перевезення пасажирів через державний кордон України без необхідних документів, несуть відповідальність у вигляді штрафу від п'ятисот до однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожного такого пасажирів, але не більше двадцяти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за одне перевезення» [7].

Відомо, що юридичні особи визнаються суб'єктами правових відносин не тільки таких галузей права як цивільного, господарського, а й адміністративного, тобто можуть здійснювати не тільки правомірну поведінку, набувати та реалізовувати надані їм права та виконувати покладені на них обов'язки, а й порушувати приписи норм права, що передбачає притягнення зазначених осіб до юридичної відповідальності.

У теорії права «правопорушення, суб'єктом якого є юридична особа, являє собою не що інше, як винну дію конкретних фізичних осіб, яка призвела до заподіяння певної шкоди». Якщо суб'єктом правопорушення може бути юридична особа, то й суб'єктом відповідальності в таких випадках виступає юридична особа і це не виключає можливості відшкодування збитків, заподіяних організації внаслідок притягнення її до юридичної відповідальності (в тому числі й до адміністративної), самою винною фізичною особою. До того ж з огляду на норми Кодексу України про адміністративні правопорушення (ст. ст. 20, 23, 27, 256, 268) [8] щодо адміністративної відповідальності лише фізичних осіб, її доповнюють відносно юридичних осіб у такий спосіб: для юридичних осіб у сфері державного управління має передбачуватися фінансова відповідальність, супроводжувана адміністративною, дисциплінарною чи кримінальною відповідальністю посадових осіб [6, с. 422, 438].

Характеризуючи правову природу юридичної особи представники цивілістики відмічають, що вона існує як соціальна реальність, як той відокремлений комплекс, який є самостійним носієм прав та обов'язків і це не директор чи інший орган управління, не колектив працівників, а специфічний суб'єкт права, що є самостійним носієм не лише прав, а й інтересів, які відповідають інтересам її засновників, але не ототожнюються з ними. А сама юридична

особа може бути притягнута до адміністративної відповідальності, у формі сплати так званих фінансових штрафів [9, с. 287, 310].

Досліджуючи питання взаємозв'язків галузей права і видів примусу В.К. Колпаков звертає увагу те, що галузей права значно більше, ніж видів державного примусу. Це, на його думку, пов'язано з появою в матеріальній сфері права комплексних галузей і захист правових відносин у цих галузях забезпечується крім використання інших можливостей вже існуючими видами державного примусу, а найбільшою питомою вагою, високою мобільністю і здатністю адаптуватися до конкретних умов і потреб держави виділяється адміністративний примус [10, 276].

На думку авторів навчального посібника «Адміністративне право» З. Р. Кисіль та Р. В. Кисіль норми, що встановлюють адміністративну відповідальність мають допоміжне значення щодо багатьох інших галузей та «обслуговують» норми інших галузей права (цивільного, трудового, кооперативного, земельного, фінансового, транспортного та ін.) своїм правоохоронним, заборонним, каральним впливом, гарантуючи юридичну обов'язковість приписам багатьох юридичних галузей [11, с. 61]. Так, наприклад, відповідно до п.п. 1) та 5) ч. 1 ПКУ за правопорушення в галузі цивільної авіації до юридичних осіб – суб'єктів авіаційної діяльності застосовуються фінансові санкції у вигляді штрафу від п'яти до восьми тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі порушення вимог щодо використання обов'язкових у повітряному русі знаків і сигналів для цілей, не пов'язаних з повітряним рухом; допуску авіаційного персоналу до професійної діяльності без відповідного свідоцтва або з порушенням визначених у ньому обмежень; від трьохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі ненадання встановлених послуг пасажирів з обмеженими можливостями (інвалідам).

Надаючи визначення заходам відповідальності за порушення адміністративно-правових установлень професор В.К. Колпаков зазначає, що це заходи адміністративного примусу, які містяться в адміністративно-правових санкціях і застосовуються уповноваженими на те суб'єктами, з додержанням встановленої процедури не тільки до фізичних осіб за вчинення адміністративних правопорушень, а й до юридичних осіб за порушення адміністративно-правових установлень. Аналізуючи адміністративне законодавство України науковець робить висновок, що:

- за порушення адміністративно-правових установлень можуть застосовуватись стягнення, що накладаються в адміністративному порядку на юридичних осіб;

- стягнення, що накладаються в адміністративному порядку на юридичних осіб які належать до нових заходів адміністративного примусу;

- заходи впливу на юридичних осіб, які є заходами відповідальності і накладаються за порушення адміністративно-правових установлень в адміністративному порядку, не кодифіковані;

- найбільшу питому вагу серед цих заходів мають заходи фінансового характеру, зокрема штрафи [10, с. 283-287].

Інші, крім стягнень, до яких слід віднести адміністративно-господарський штраф, заходи відповідальності, що накладаються в адміністративному порядку, подані в господарському законодавстві як заходи впливу на юридичних осіб за порушення адміністративно-правових установлень. Згідно зі ст. 216 Господарського кодексу України від 16.01.2003 р. № 436-IV [12] (далі ГКУ) учасники господарських відносин, в тому числі й в авіаційній галузі несуть господарсько-правову відповідальність за правопорушення у сфері господарювання шляхом застосування до правопорушників господарських санкцій на підставах і в порядку, передбачених ГКУ, іншими законами та договорами. Згідно зі ст. 238 ГКУ адміністративно-господарськими санкціями є заходи організаційно-правового або майнового характеру, спрямовані на припинення правопорушення суб'єкта господарювання та ліквідацію наслідків порушення встановлених законодавчими актами правил здійснення господарської діяльності. «Тобто ГКУ можна назвати не тільки законом, який офіційно визнав адміністративну відповідальність юридичних осіб, а й першим кодифікованим актом, у якому зібрано загальні положення щодо такої відповідальності» [13, 190].

Вона може бути застосована і до суб'єктів авіаційної господарської діяльності уповноваженим органом державної влади у галузі цивільної авіації. Відповідно до ст. 239 ГКУ види адміністративно-господарських санкцій (крім виражених у грошовій сумі), що можуть бути застосовані до суб'єктів авіаційної діяльності наступні:

- зупинення дії ліцензії на здійснення перевезень пасажирів, вантажів повітряним транспортом;

- анулювання ліцензії на здійснення перевезень пасажирів, вантажів повітряним транспортом;

- обмеження або зупинення діяльності, пов'язаної з експлуатацією повітряних ліній.

У ПКУ не застосовується щодо юридичних осіб поняття «адміністративне правопорушення», «адміністративна відповідальність», «адміністративне стягнення». Лише п.8) ч.1 ст.16 ПКУ щодо повноважень державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок передбачено складання ними протоколів та розгляд справ про адміністративні правопорушення і застосування фінансових санкцій. Водночас законодавець додатково може вказати на належність заходів впливу до сфери адміністративного примусу. Так, п. 13) ч. 1 ст. 6 та п. 8) ч.2 ст. 10 визначають, що керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації здійснює в межах та у спосіб, визначені законом притягнення до відповідальності шляхом накладення стягнень на суб'єктів авіаційної діяльності за порушення авіаційних правил України; з метою забезпечення безпеки цивільної авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює комплекс заходів, спрямованих на запобігання виникненню авіаційних подій, шляхом накладення штрафів. Ст. 127 ПКУ використовується термін «фінансові санкції у вигляді штрафу». У цьому зв'язку професор В.Б. Авер'янов зазначає, що «законодавець, встановлюючи адміністративну відповідальність юридичних осіб, вживає терміни «штраф», «відповідальність у вигляді штрафу». Незважаючи на те, що стосовно юридичних осіб термін «адміністративна відповідальність» безпосередньо не вживається, є підстави стверджувати: у всіх подібних випадках йдеться саме про адміністративну відповідальність». Вивчення місця санкцій щодо підприємств, установ або організацій в системі юридичної відповідальності дає підстави зробити висновок, що застосування уповноваженими органами стягнень у вигляді штрафу – це атрибут адміністративної відповідальності». [14, 465]. Як аргумент на користь зазначеного висновку щодо авіаційної діяльності – пп.18) п.9 Указу Президента України «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України» від 06.04.2011р. № 398/2011: Голова Державіаслужби України притягує до адміністративної відповідальності суб'єктів авіаційної діяльності за порушення авіаційних правил України [15].

Відомо, що в авіації як галузі суспільного виробництва сконцентрована значна кількість матеріальних, інтелектуальних та інформаційних

ресурсів, а звідси – це наукоємка та високотехнологічна галузь. У суб'єкта авіаційної діяльності – юридичної особи акумулюються значно більші фінансові, матеріальні, інтелектуальні ресурси для досягнення своєї мети, ніж у фізичної особи. А звідси – вчинене суб'єктом авіаційної діяльності – юридичною особою правопорушення, може завдати значно більшу шкоду державі і суспільству, ніж проступок окремої фізичної особи. На цю особливість щодо юридичних осіб взагалі зверталась увага науковців ще у 2001 році [16, с.3].

У наукових дослідженнях, монографічній та навчальній літературі такі правові явища як адміністративна відповідальність, адміністративна відповідальність юридичних осіб як певної сукупності відносно відокремлених правових норм в межах галузі адміністративного права позначаються по-різному. Так О.Л. Жильцов оперує категорією «інститут адміністративної відповідальності юридичних осіб» [17, 14]; О.Т. Зима «адміністративна відповідальність юридичних осіб регламентується значною кількістю правових норм, які входять до правового інституту адміністративної відповідальності і утворюють окремий підінститут – «Адміністративна відповідальність юридичних осіб» [16, 9]; професор Д. М. Лук'янець «інститут адміністративної відповідальності» [18]; професор В.К. Колпаков констатує ту обставину, що дозволяє дослідникам вказувати на існування «інституту адміністративної відповідальності юридичних осіб» [19, 63].

Отже, ґрунтуючись на основоположних дослідженнях адміністративної відповідальності взагалі, адміністративної відповідальності юридичних осіб зокрема можна надати таке визначення адміністративно-правової відповідальності суб'єктів авіаційної діяльності – юридичних осіб. Адміністративно-правова відповідальність суб'єктів авіаційної діяльності – юридичних осіб – це різновид підінституту адміністративної відповідальності юридичних осіб, нормами якого встановлюється примусове, з додержанням встановленої процедури, застосування уповноваженим органом з питань цивільної авіації передбачених законодавством за вчинення порушень авіаційних правил України заходів впливу, які виконані правопорушником.

#### Список використаної літератури:

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від

- 29.03.2002 р. № 401. *Офіційний вісник України*. 2002. № 14. Ст. 727.
2. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18, № 19–20, № 21–22. Ст. 144.
3. Філіппов А.В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. К., 2010. 246 с.
4. Гончарук С.Т. Місце адміністративного права в механізмі правового регулювання відносин в галузі авіації. *Малий і середній бізнес*. 2008. № 1–2. С.98-101.
5. Скакун О.Ф. Теорія держави і права: Підручник / О.Ф. Скакун. Пер. з рос. Харків: Консум, 2001. 656 с.
6. Закон України «Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень» від 02.12.2010 № 2753-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2010. № 18. Ст. 128.
7. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-X. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1984. Додаток до № 51. Ст. 1122.
8. Ромовська З. Українське цивільне право: Загальна частина. Академічний курс. Підручник. К.: Атіка, 2005. 560 с.
9. Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен: Монографія. К.: Юрінком Інтер, 2004. 528 с.
10. Кисіль З. Р., Кісіль Р. В. Адміністративне право: навч. посіб. 3-тє вид. К: Алерта; ЦУЛ, 2011. 696 с.
11. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18, № 19–20, № 21–22. Ст. 144.
12. Адміністративне право: підручник / Ю. П. Битяк (кер. авт. кол.), В. М. Гаращук, В. Богуцький та ін.; за заг. ред. Ю. П. Битяка, В. М. Гаращука, В. В. Зуй. Х.: Право, 2010. 624 с.
13. Адміністративне право України. Академічний курс: Підруч.: У двох томах: Том 1. Загальна частина / Ред. колегія: В.Б. Авер'янов (голова). К.: Видавництво «Юридична думка», 2004. 584 с.
14. Указ Президента України «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України» від 06.04.2011 р. № 398/2011. *Офіційний вісник України*. 2011. № 29. Ст. 1233.
15. Зима О.Т. Адміністративна відповідальність юридичних осіб: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2001. 19 с.
16. Жильцов О.Л. Адміністративна відповідальність юридичних осіб: процесуально-правовий аспект: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2007. 20 с.
17. Лук'янець Д. М. Інститут адміністративної відповідальності: проблеми розвитку: Монографія. К.: Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2001. 220 с.
18. Колпаков В.К. Адміністративна відповідальність (адміністративно-деліктне право): навч. посіб. К.: Юрінком Інтер, 2008. 256 с.

### **Kyryliuk N. D. Administrative and legal liability of aviation entities-legal entities**

*In the article the author considers and analyzes normative-legal acts of the power concerning a problem of establishment of the legal status of body of the state regulation by civil aviation during independence of Ukraine and also necessity of establishment of the legal status by the legislative body of the state.*

*Consideration of the problem of organizational and legal management of any sphere of existence of society is of great theoretical and practical importance. The importance of a state body in the mechanism of executive power depends to some extent on the level of a normative legal act that determines the legal status of a governing body of such a branch of public life as civil aviation.*

*During the years of existence of independent Ukraine, normative legal acts of various legal force established a differentiated approach to the competence of public administration bodies of civil aviation in Ukraine. On the basis of these acts there are complex processes of organizational and legal support of management in the field of civil aviation, there is either the creation, reorganization or liquidation of such a state body in general.*

*It is stated that the legal acts that established the legal status of the public administration body in the field of civil aviation in Ukraine are undergoing complex processes. On the basis of these acts there is either the creation, reorganization or liquidation of such a state body in general.*

*Gradually, during the years of independence, the domestic legislation on the regulation of air transport is in its infancy, accompanied by the adoption of new regulations and continuous improvement of the "old". First of all, the process of finding by the government to resolve the issue of the status of a relevant state body draws attention. Without going into the full list of government decisions in this regard, we consider it appropriate to consider this process in stages and list some of the decisions that, in our opinion, are the most important.*

*Historical and legal study of the formation of the legal status of public administration in the field of civil aviation shows (based on the number and legal force of acts that influenced and affect its formation) of great importance for the social production of such an industry as civil aviation.*

**Key words:** *administrative and legal status, civil aviation, body of state regulation of civil aviation activity.*