

УДК 342.9

**О. В. Брусакова**кандидат філософських наук,  
декан факультету № 6

Харківського національного університету внутрішніх справ

**РОЗВИТОК АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ  
В ГАЛУЗІ АвіАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ**

**Постановка проблеми.** Від того, наскільки повно й якісно врегульовано відповідні суспільні відносини, напряму залежить ефективність їх функціонування. Особливого значення в цьому аспекті набувають питання щодо ефективності здійснення адміністративно-правового регулювання суспільних відносин в галузі авіаційного транспорту, адже функціонування даної галузі включає в себе значну кількість складових, більшість з яких пов'язана з необхідністю забезпечення безпеки даних та суміжних з ними суспільних відносин, задоволення інтересів суспільства в авіаційних перевезеннях, економічних інтересів держави тощо. При цьому дана сфера суспільних відносин підпадає під дію значної кількості нормативно-правових актів, які здебільш представлені актами адміністративного законодавства. На практиці таке положення справ породжує як неточності виконання таких нормативно-правових актів і складнощі в правозастосуванні внаслідок суперечностей їх положень, відсутності уніфікації, так і виникнення прогалин у регулюванні відповідної складової досліджуваної сфери суспільних відносин. Саме тому на сьогодні гостро стоїть питання щодо вироблення обґрунтованих позицій стосовно визначення шляхів розвитку адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту.

**Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми.** Як предмет наукових пошуків, поняття, сутність та зміст адміністративно-правового регулювання виступали в працях наступних учених-правознавців: В.Б. Авер'янов, А.П. Альохін, Д.М. Бахрах, О.І. Безпалова, Ю.П. Битяк, І.П. Голосніченко, С.В. Ківалов, В.К. Колпаков, Т.А. Лагковська, В.Я. Малиновський, В.Б. Пчелін, В.П. Тимошук, М.К. Якимчук та ін. Проведені зазначеними вченими наукові дослідження мають велике теоретичне й практичне значення як в аспекті визначення категорії «адміністративно-правове регулювання», так і встановлення сутності та змісту по відношенню до окремих сфер суспільних відносин. Разом із тим, доводиться констатувати, що саме визначенню сутності та змісту адміністративно-правового регулювання саме галузі авіаційного транспорту увага майже не приділялася, а стрімке оновлення чинного національного

законодавства, що регулює дану сферу суспільних правовідносин, обумовлює здійснення додаткових наукових пошуків і визначає актуальність обраної тематики. Тому мета представленої наукової статті полягає у визначенні напрямків розвитку адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту.

**Виклад основного матеріалу.** Окрему складову суспільних відносин в галузі авіаційного транспорту може бути врегульовано сотнями нормативно-правових актів, прийнятих при цьому значною кількістю уповноважених суб'єктів. Більшість з таких актів є підзаконними нормативно-правовими актами, які було прийнято декілька, подекуди десятки років тому. До таких актів не вносилися відповідні зміни, внаслідок чого вони, залишаючись чинними, регулюють відповідну складову досліджуваної сфери суспільних відносин. У результаті цього в їх положеннях використовується як недійсна термінологія та здійснюється посилення на нечинне законодавство, так і згадуються суб'єкти, які були ліквідовані або реорганізовані багато років тому.

Говорячи про розвиток адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту, слід відміти й вкрай велику кількість застарілих підзаконних нормативно-правових актів, які були прийняті провідними суб'єктами, відповідальними за здійснення такого регулювання даної сфери суспільних відносин – центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики в сфері транспорту (на сьогодні – Мінінфраструктура), та уповноваженим органом з питань цивільної авіації (на сьогодні – Державіаслужба). Зокрема, в якості прикладу таких нормативно-правових актів можна назвати ті, що були прийняті більше 15-20 років тому, й до яких жодного разу не вносилися будь-які зміни: наказ Міністерства транспорту України «Про організацію повітряних перевезень літерними та підконтрольними рейсами» від 24 грудня 1996 року № 415; наказ Міністерства транспорту України від 6 червня 2002 року № 369, яким затверджено Положення про порядок надання знижок зі зборів за аеронавігаційне обслуговування у повітряному просторі України та аеропортове обслуговування в аеропортах України; наказ Державної служби України з нагляду за забезпечен-

ням безпеки авіації від 1 грудня 2004 року № 205, яким затверджено Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден; тощо.

Вищенаведені нормативно-правові акти, будучи чинними й сьогодні, мають ряд характерних недоліків: прийняті на виконання вже не чинних нормативно-правових актів; відсилають до нечинних нормативно-правових актів; вказують на повноваження ліквідованих, реорганізованих органів влади; здійснюють нормативно-правову регламентацію неіснуючих суспільних відносин. Останній із вказаних недоліків адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту викликає особливу стурбованість, оскільки внаслідок його існування можуть встановлюватися процедури, що, окрім відповідного підзаконного акта, не регламентовані жодним чином. Розв'язання даної проблематики можливе шляхом здійснення систематизації підзаконних нормативно-правових актів, у першу чергу, прийнятих до травня 2011 року, тобто до прийняття нового Повітряного кодексу України.

Окремої уваги заслуговує той факт, що й підзаконні нормативно-правові акти, прийняті після 2011 року також не позбавлені недоліків, яскравим прикладом чого може служити наступне. Так, відповідно до ч. 1 ст. 23 (накази центрального органу виконавчої влади) Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» від 17 березня 2011 року інші центральні органи виконавчої влади в межах повноважень, на основі й на виконання Конституції та законів України, актів Президента України та постанов Верховної Ради України, прийнятих відповідно до Конституції та законів України, актів Кабінету Міністрів України та наказів міністерств видають накази, організують і контролюють їх виконання [1]. Із чого слідує, що акт інших центральних органів виконавчої влади, до яких слід віднести й Державіаслужбу, мають меншу юридичну силу, аніж акти міністерств, а значить шляхом видання перших не можуть бути скасовані останні. Про це свідчить і те, що відповідно до ч. 9 ст. 15 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» накази міністерства можуть бути скасовані Кабінетом Міністрів України повністю чи в окремій частині. Скасування наказу міністерства Кабінетом Міністрів України має наслідком припинення вчинення будь-якими органами, особами дій, спрямованих на виконання скасованого наказу міністерства, здійснення повноважень, визначених цим наказом [1]. Тобто Кабінет Міністрів України є єдиним органом, який має повноваження скасовувати накази міністерств.

Разом із тим, як приклад, наказом Державіаслужби від 16 квітня 2019 року № 475, яким було затверджено Авіаційні правила України «Обслуговування повітряного руху», було визнано

таким, що втратив чинність наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України» від 6 квітня 2003 року № 293. Тобто Державіаслужбою явно було перевищено свої повноваження в частині визнання нечинним акта більшої юридичної сили. Дану ситуацію необхідно виправити шляхом, по-перше, скасуванням власних актів Мінінфраструктурою, по-друге – внесення змін Державіаслужбою, до наведених вище та схожих до них наказів.

Також варто відмітити те, що положення численних підзаконних нормативно-правових актів, за допомогою яких здійснюється адміністративно-правове регулювання в галузі авіаційного транспорту, на українську мову перекладено не в повному обсязі. Зокрема, в положеннях таких нормативно-правових актів доволі часто використовується англійська російська мови, прикладом чого може служити наступне. У Порядку обліку та звіту регулярності польотів повітряних суден цивільної авіації України, що затверджений наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 24 жовтня 2005 року № 792, вказано, що в ньому використовуються нормативні посилання, зокрема на: «Airport Handling Manual, IATA; Air Traffic Flow Management User Manual, CFMU Handbook, Eurocontrol; Standard Schedule Information Manual (SSIM); Worldwide Scheduling Guidelines, IATA» [2]. У Правилах організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів, авіаційного електрозв'язку та світлосигнального обладнання аеродромів цивільної авіації України, затверджених наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 23 березня 2005 року № 210, вказано, що під час їх розроблення використовувалися такі нормативно-правові акти: «Дос. 8071 «Руководство по испытаниям радионавигационных средств». Том III «Испытания обзорных радиолокационных систем», ИКАО, 1998.; Дос. 8071 «Руководство по испытаниям радионавигационных средств». Том I «Испытания наземных радионавигационных систем», ИКАО, 2000; Дос. 8071 «Руководство по испытаниям радионавигационных средств». Том I «Испытания наземных радионавигационных систем», ИКАО, 2000;» тощо [3].

Використання іншої, окрім державної, мови в положеннях нормативно-правових актів є прямим порушенням закону. Так, відповідно до ст. 10 Конституції України державною мовою в Україні є українська. При цьому застосування мов в Україні гарантується Конституцією України та визначається законом [4]. Правові засади й особливості функціонування та застосування української

мови як державної у відповідних сферах суспільного життя на всій території України визначено на рівні Закону України «Про забезпечення функціонування української мови як державної» від 25 квітня 2019 року. Відповідно до ст. 13 вищенаведеного нормативно-правового акта мовою нормативно-правових актів та актів індивідуальної дії, діловодства і документообігу органів державної влади, органів влади Автономної Республіки Крим та органів місцевого самоврядування є державна мова [5]. Саме тому при здійсненні систематизації законодавства як основного засобу розвитку адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту, одним із перших заходів, що слід вчинити, є приведення відповідних нормативно-правових актів у відповідність до вимог Закону України «Про забезпечення функціонування української мови як державної».

Окремим недоліком адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту є те, що майже кожен з підзаконних актів, яким регламентовано той чи інший аспект даних суспільних відносин, містить великий за обсягом понятійний апарат, а також перелік скорочень, які в ньому використовуються. При цьому майже в усіх випадках зазначено, що інші терміни використовуються у відповідних нормативно-правових актах у значенні, наведеному в Повітряному кодексі України. Із приводу чого слід відміти, що даному питанню в Повітряному кодексі України повністю відведено ст. 1 (визначення термінів), аналіз якої свідчить, що в ній визначено сутність 104 термінів [6]. У більшості випадках сутність термінів, що розкривається в положеннях відповідних нормативно-правових актів (здебільш в Авіаційних правилах України), є аналогічною з тією, що має місце в приписах Повітряного кодексу України. Разом із тим, є й протилежні ситуації, коли підзаконний нормативно-правовий акт визначає сутність відповідного терміну інакше, аніж Повітряний кодекс України, по суті роблячи такий термін не дійсним, оскільки він у даному випадку суперечить положенням акта більшої юридичної сили. З огляду на вищенаведене вважаємо за необхідне під час здійснення систематизації законодавства, на основі якого здійснюється адміністративно-правове регулювання в галузі авіаційного транспорту, всі терміни та загальноприйняті скорочення розташувати в межах одного нормативно-правового акта, уникнувши при цьому розкриття їх сутності в положеннях інших, в тому числі Повітряному кодексі України. На нашу думку, найбільш оптимально такий нормативний матеріал розмістити в новому нормативно-правовому акті, яким, враховуючи особливості адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту, повинні стати Авіаційні правила України «Терміни та скорочення, що

використовуються в галузі авіаційного транспорту», що слід затвердити відповідним наказом Державіаслужби, погодивши їх положення зі всіма заінтересованими суб'єктами – Мінінфраструктурою, Міністерством оборони України тощо. Здійснення адміністративно-правового регулювання даних суспільних відносин у вказаний спосіб дозволить, по-перше, уникнути дублювання положень нормативно-правових актів, уніфікувати їх, а також виключить випадки неоднакового розуміння одного й того ж самого терміну в положеннях різних законодавчих актів. По-друге, зосередження специфічної термінології в межах єдиного нормативно-правового акта значно полегшить її розуміння та сприйняття його адресатам. Наприкінці, по-третє, зосередження термінології та скорочень, що використовуються під час адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту, в положеннях єдиного підзаконного нормативно-правового акта дозволить, у разі необхідності, в більш оперативний спосіб, порівняно із законом, вносити до нього відповідні зміни – уточнювати сутність відповідного терміну або ж замінювати його іншим, включати нову термінологію, видаляти застарілу тощо.

Визначаючи шляхи розвитку адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту, увагу необхідно звернути на одні з останніх тенденцій нормативної регламентації даної сфери суспільних відносин. Так, раніше ми наголошували на тому, що одним із основоположних аспектів функціонування авіаційного транспорту є використання повітряного простору України. При цьому одним з основних нормативно-правових актів, на основі положень якого здійснюється адміністративно-правове регулювання даної сфери суспільних відносин, є Авіаційні правила України «Правила використання повітряного простору України», затверджені спільним наказом Державіаслужби та Міністерства оборони України від 11 травня 2018 року № 430/210 (далі – Авіаційні правила) [7]. Указаний нормативно-правовий акт було прийнято спільно зазначеними суб'єктами, оскільки, по-перше, відповідно до ч. 1 ст. 8 Повітряного кодексу України реалізація державної політики в сфері використання повітряного простору України на підставі спільних рішень забезпечують уповноважений орган з питань цивільної авіації (тобто Державіаслужба) та Міністерство оборони України [6]. По-друге, відповідно до п. 38 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 6 грудня 2017 року № 954, правила та процедури управління використанням (менеджменту) повітряного простору та цивільно-військової координації під час організації повітряного руху визначаються Державіаслужбою та Міністерством оборони України [8].



Не дивлячись на наведені законодавчі приписи, Державіаслужбою було видано Тимчасовий порядок використання повітряного простору України від 31 травня 2018 року (далі – Тимчасовий порядок), який, як у ньому визначено, встановлює тимчасові вимоги щодо організації та порядку використання повітряного простору України міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади, підприємствами, установами й організаціями, юридичними та фізичними особами – користувачами повітряного простору [9]. Слід вказати, що даний акт знаходиться в «умовно» вільному доступі, так як його вдалося знайти лише шляхом використання спеціалізованих пошукових систем. Згадки про його публікацію відсутні. Немає його тексту, як і взагалі відомостей про його прийняття, на офіційних веб-ресурсах як Державіаслужби, так і Мінінфраструктури. Більш того, він навіть не був зареєстрований в Міністерстві юстиції України, що є серйозним порушенням чинного національного законодавства. Так, відповідно до ст. 117 Конституції України нормативно-правові акти Кабінету Міністрів України, міністерств та інших центральних органів виконавчої влади підлягають реєстрації в порядку, встановленому законом [4]. Як встановлено в указі Президента України «Про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади» від 3 жовтня 1992 року № 493/92, нормативно-правові акти, які видаються міністерствами, іншими органами виконавчої влади, органами господарського управління та контролю і які зачіпають права, свободи й законні інтереси громадян або мають міжвідомчий характер, підлягають державній реєстрації [10]. Більш детально процедуру реєстрації нормативно-правових актів визначено в Положенні «Про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади», що затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1992 року № 731, та Порядку подання нормативно-правових актів на державну реєстрацію до органів юстиції та проведення їх державної реєстрації, затвердженого 12 квітня 2005 року № 34/5.

Не дивлячись на наведені вище факти, в тому числі значні порушення законодавства, наявність яких де-юре зводить нанівець дію Тимчасового порядку [9], на практиці, де-факто, його положенням надається перевага по відношенню до приписів Авіаційних правил [7]. Тому вважаємо, що Тимчасовий порядок повинен бути скасований, а чинні Авіаційні правила потребують змін у частині визначення в них процедур та особливостей використання повітряного простору України так званими «дронами», тобто дистанційно пілотованими повітряними суднами масою до 2 кг включно.

**Висновки.** Отже, підзаконні нормативно-правові акти, які складають основу адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту, на сьогодні можуть бути охарактеризовані рядом недоліків: прийняті на виконання вже не чинних нормативно-правових актів; відсилають до нечинних нормативно-правових актів; вказують на повноваження ліквідованих, реорганізованих органів влади; здійснюють нормативно-правову регламентацію не існуючих суспільних відносин; тощо. Більшість із таких актів морально застаріла, внаслідок чого потребує свого перегляду, що може бути здійснено шляхом проведення їх систематизації. Систематизація законодавства, на основі якого здійснюється адміністративно-правове регулювання в галузі авіаційного транспорту, повинно проводитись з урахуванням наступних аспектів: в першу чергу повинні бути переглянуті підзаконні нормативно-правові акти, прийняті до 2011 року; перекласти їх положення на державну мову в повній мірі; зосередити в положеннях єдиного нормативно-правового акта визначення сутності всієї термінології та розкриття змісту загальноприйнятих скорочень; усунути посилення на нечинне законодавство та неіснуючих суб'єктів. При цьому необхідно визнати такими, що втратили чинність нормативно-правові акти: положення яких повністю присвячено правовому статусу неіснуючих суб'єктів, відповідальних за здійснення адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту; що були прийняті з перевищенням повноважень суб'єктами їх видання та недотриманням законодавчо встановлених процедур; які здійснюють правову регламентацію суспільних відносин, не передбачених актом більшої юридичної сили. Внаслідок такої систематизації буде внесено значні зміни до існуючих та прийнято нові нормативно-правові акти, що, в разі повноцінного врахування наведених вище аспектів, буде яскравим свідченням розвитку адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту.

### Література

1. Про центральні органи виконавчої влади: закон України від 17.03.2011 № 3166-VI. *Офіційний вісник України*. 2011. № 27. Ст. 1123.
2. Про затвердження Порядку обліку та звіту регулярності польотів повітряних суден цивільної авіації України: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 24.10.2005 № 792. *Офіційний вісник України*. 2005. № 50. Ст. 3155.
3. Про затвердження Правил організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів, авіаційного електрозв'язку та світлосигнального обладнання аеродромів цивільної авіації України: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 23.03.2005 № 210. *Офіційний вісник України*. 2005. № 15. Ст. 797.

4. Конституція України: закон України від 28.06.1996 № 254к/96 ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.

5. Про забезпечення функціонування української мови як державної: закон України від 25.04.2019 № 2704-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 21. Ст. 81.

6. Повітряний кодекс України: Закон України: від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48-49. Ст. 536.

7. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»: наказ Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11.05.2018 № 430/210. *Офіційний вісник України*. 2018. № 78. ст. 2608.

8. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: постанова Кабінету Міністрів України від 06.12.2017 № 954. *Офіційний вісник України*. 2017. № 101. ст. 3118.

9. Тимчасовий порядок використання повітряного простору України: акт Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 31.05.2018 // Інформаційно-правові системи Ліга: Закон. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/FN042940?an=1&hide=true>.

10. Про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади: указ Президента України від 03.10.1992 № 493/92. *Голос України*. 1992. № 192.

### Анотація

**Брусакова О. В. Розвиток адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту.** – Стаття.

У статті наголошено на важливості розвитку адміністративно-правового регулювання у сфері авіаційного транспорту. Автор визначив недоліки адміністративно-правового регулювання у сфері авіаційного транспорту. А саме підзаконні акти, які складають основу адміністративно-правового регулювання у сфері авіаційного транспорту, сьогодні можуть характеризуватися низкою недоліків: прийнятих для впровадження вже не діючих нормативно-правових актів; посилятися на недійсні нормативно-правові акти; вказувати повноваження ліквідованих, реорганізованих органів влади; здійснювати нормативне регулювання неіснуючих зв'язків з громадськістю; Запропоновано основні напрямки розвитку адміністративно-правового регулювання у галузі авіаційного транспорту. Зокрема, систематизація законодавства, на підставі якого здійснюється адміністративно-правове регулювання у галузі авіації, має здійснюватися з урахуванням таких аспектів: насамперед слід переглянути перегляд вторинного законодавства, прийнятого до 2011 року; перекласти їх положення на державну мову повністю; зосередитись у положеннях єдиного правового акта на визначенні сутності всієї термінології та розкритті змісту загальноприйнятих скорочень; видалити посилання на недійсні закони та неіснуючі юридичні особи. При цьому необхідно визнати такими, що втратили чинність нормативно-правові акти: положення яких повністю присвячено правовому статусу неіснуючих суб'єктів, відповідальних за здійснення адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту; що були прийняті з перевищенням повноважень суб'єктами їх видання та недотриманням законодавчо встановлених процедур; які здійснюють правову регламентацію суспільних відносин, не передбачених актом більшої

юридичної сили. Внаслідок такої систематизації буде внесено значні зміни до існуючих та прийнято нові нормативно-правові акти, що, в разі повноцінного врахування наведених вище аспектів, буде яскравим свідченням розвитку адміністративно-правового регулювання в галузі авіаційного транспорту.

**Ключові слова:** адміністративно-правове регулювання, правові засади, правове регулювання, нормативно-правове регулювання, авіаційний транспорт.

### Аннотация

**Брусакова А. В. Развитие административно-правового регулирования в области авиационного транспорта.** – Статья.

В статье отмечена важность развития административно-правового регулирования в сфере авиационного транспорта. Автор определил недостатки административно-правового регулирования в сфере авиационного транспорта. А именно подзаконные акты, которые составляют основу административно-правового регулирования в сфере авиационного транспорта, сегодня могут характеризоваться рядом недостатков: принятых для внедрения уже действующих нормативно-правовых актов; ссылаются на недействительные нормативно-правовые акты; указывать полномочия ликвидированных, реорганизованных органов власти; осуществлять нормативное регулирование несуществующих связей с общественностью; Предложены основные направления развития административно-правового регулирования в области авиационного транспорта. В частности, систематизация законодательства, на основании которого осуществляется административно-правовое регулирование в области авиации, должно осуществляться с учетом следующих аспектов: прежде всего следует пересмотреть просмотр вторичного законодательства, принятого до 2011 года; перевести их положение на государственном языке полностью; сосредоточиться в положениях единого правового акта на определении сущности всей терминологии и раскрытии содержания общепринятых сокращений удалить ссылки на недействительные законы и несуществующие юридические лица. При этом необходимо признать утратившими силу нормативные правовые акты: положение которых полностью посвящено правовому статусу несуществующих субъектов, ответственных за осуществление административно-правового регулирования в области авиационного транспорта; которые были приняты с превышением полномочий субъектами их издания и несоблюдением законодательно установленных процедур; осуществляющих правовую регламентацию общественных отношений, не предусмотренных актом большей юридической силы. В результате такой систематизации будут внесены значительные изменения в существующих и приняты новые нормативно-правовые акты, в случае полноценного учета приведенных выше аспектов, будет ярким свидетельством развитию административно-правового регулирования в области авиационного транспорта.

**Ключевые слова:** административно-правовое регулирование, правовые основы, правовое регулирование, нормативно-правовое регулирование, авиационный транспорт.

### Summary

**Brusakova O. V. Development of administrative and legal regulation in the field of air transport.** – Article.

In the article it has been emphasized the importance of developing administrative and legal regulation in the field of aviation transport. The author has defined the

shortcomings of administrative and legal regulation in the field of aviation transport. Namely, the by-laws, which form the basis of administrative and legal regulation in the field of aviation transport, can today be characterized by a number of shortcomings: those adopted for the implementation of no longer valid regulatory acts; refer to invalid regulatory acts; indicate the authority of the liquidated, reorganized authorities; carry out regulatory regulation of non-existent public relations; etc. It has been offered the basic directions of development of administrative and legal regulation in the field of aviation transport. In particular, the systematization of the legislation on the basis of which the administrative and legal regulation in the field of aviation is carried out should be carried out taking into account the following aspects: first of all, the secondary legislation adopted before 2011; should be reviewed; translate their provisions into the state language in full; to concentrate in the provisions of a single legal act on defining the essence of all terminology and disclosing the content of

generally accepted abbreviations; remove references to invalid laws and non-existing entities. At the same time, it is necessary to recognize that the normative legal acts have lost their validity: the provisions of which are entirely devoted to the legal status of non-existent entities responsible for the implementation of administrative and legal regulation in the field of aviation transport; that they were adopted with excess of authority by the subjects of their publication and failure to comply with statutory procedures; which regulate social relations not envisaged by an act of greater legal force. As a result of such systematization, significant changes will be made to the existing ones and new regulatory acts will be adopted, which, if the above aspects are fully taken into account, will be a clear evidence of the development of administrative and legal regulation in the field of aviation transport.

*Key words:* administrative and legal regulation, legal framework, legal regulation, normative and legal regulation, aviation transport.