

**"Organisatorisch-rechtliche Grundlagen der
Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt"**

Monographie

Budapest – 2024

Rezensenten:

Professor des Lehrstuhls für Rechtswissenschaften und Fachjurisprudenz am Bildungs- und Forschungsinstitut für Recht und Politikwissenschaften der Ukrainischen Staatlichen Universität Mychajlo Drahomanow, **Moskalenko Serhij Iwanowytsch**.

Stellvertretender Direktor des staatlichen Unternehmens "Zentrum für gerichtliche Expertise und Expertenuntersuchungen".

Armasch Nadiya Oleksiiwna

O12 Organisatorisch-rechtliche Grundlagen der Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt: Monographie / unter der Gesamtleitung von **D. Bezzubov, K.Dobkina, Y.Klyuyeva, N.Kyryliuk**. 2024. 217 S. – Bibliogr.: S. 192–217.

ISBN 978-615-82183-6-8

Die Monographie ist einer umfassenden und gründlichen Untersuchung der organisatorisch-rechtlichen Grundlagen zur Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt gewidmet. In der Arbeit wird die rechtliche Natur der Regulierung des Bereichs der Zivilluftfahrt erörtert, das Wesen enthüllt und dessen Merkmale charakterisiert sowie die Voraussetzungen für die Entstehung und den Genesis der rechtlichen Regulierung von Beziehungen im Bereich der Zivilluftfahrt herausgearbeitet.

Die Monographie fasst die aktuelle Problematik der organisatorisch-rechtlichen Grundlagen zur Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zusammen und skizziert Wege zu ihrer umfassenden Lösung.

Die Monographie wird sowohl für Fachleute im Bereich des Rechts als auch für Praktiker im Bereich der Zivilluftfahrt sowie für alle, die sich für die Erforschung der modernen Aspekte der rechtlichen Regulierung dieses wichtigen Bereichs interessieren, von Nutzen sein.

ISBN 978-615-82183-6-8

©, Text, 2024

©«LyudmilaVerlag»,2024

INHALT

VORWORT.....	5
KAPITEL 1 ANALYSE DER THEORETISCH-RECHTLICHEN GRUNDLAGEN ZUR GEWÄHRLEISTUNG DER SICHERHEIT DER ZIVILLUFTFAHRT.....	8
1.1 Konzept, Struktur und Hauptaspekte der staatlichen Regulierung im Bereich der ZivilLuftfahrt.....	8
1.2 Rechtliche Grundlagen zur Gewährleistung der Sicherheit der ZivileLuftfahrt.....	27
1.3 Internationaler praktischer Erfahrungsaustausch bei der Umsetzung organisatorisch-rechtlicher Grundlagen im Bereich der Zivilen Luftfahrt... 60	
Schlussfolgerungen zu Kapitel 1.....	69
KAPITEL 2 ADMINISTRATIVE UND RECHTLICHE GEWÄHRLEISTUNG DER SICHERHEIT DER ZIVILLUFTFAHRT.....	73
2.1 Grundlagen der organisatorisch-rechtlichen Grundlagen zur Gewährleistung der Sicherheit im Bereich der Zivilluftfahrt.: Begriff, Objekt, Ziel, Aufgaben, Funktionen und Prinzipien.....	73
2.2 Teilnehmer an der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt: Struktur und Funktionen.....	88
2.3 Methoden und Ansätze zur organisatorisch-rechtlichen Unterstützung im Bereich der Zivilluftfahrt.	118
Schlussfolgerungen zu Kapitel 2.....	149
KAPITEL 3 OPTIMIERUNG DER ORGANISATORISCH- RECHTLICHEN GRUNDLAGEN ZUR GEWÄHRLEISTUNG DER SICHERHEIT DER ZIVILLUFTFAHRT.....	153

3.1 Die Besonderheiten der Verbesserung der organisatorisch-rechtlichen Grundlagen zur Gewährleistung der Sicherheit im Bereich der Zivilluftfahrt	153
3.2 Rechtliche Verantwortung für Verstöße gegen die Gesetzgebung im Bereich der ZivilLuftfahrt.....	168
Schlussfolgerungen zu Kapitel 3.....	181
SCHLUSSFOLGERUNGEN	184
VERZEICHNIS DER VERWENDETEN QUELLEN	192

VORWORT

Die Zivilluftfahrt, als wichtiger Bestandteil der modernen Gesellschaft, spielt eine bedeutende Rolle bei der globalen Bereitstellung von Transport- und Wirtschaftsinfrastruktur. In der heutigen Zeit ist sie zu einem echten Katalysator des wirtschaftlichen Wachstums und des kulturellen Austauschs geworden, indem sie Nationen und Völker in einem großen Umfang von Flugreisen und Handel verbindet. In den letzten Jahrzehnten hat die Zivilluftfahrt eine zunehmend wichtige Rolle bei der Bewältigung verschiedener globaler Aufgaben gespielt, vom Transport von Passagieren und Fracht bis hin zur Durchführung humanitärer Operationen unter extremen Bedingungen.

Als Teil der Wirtschaft unterliegt der Luftfahrtsektor den Normen des Verwaltungsrechts, und der Betrieb von Luftfahrzeugen und die damit verbundene Infrastruktur stellen eine Quelle erhöhter Gefahr dar. Unzulänglichkeiten in der normativen Rechtsregelung können zu Desorganisation bei der Entwicklung und Umsetzung der staatlichen Politik im Sektor, bei der Organisation und Durchführung von Transporten durch Luftfrachtunternehmen, bei der Durchführung von Luftfahrtarbeiten, bei der Organisation und Wartung des Luftverkehrs, bei der Entwicklung und Herstellung von Luftfahrttechnik usw. führen.

All dies hat die Notwendigkeit einer gründlichen Untersuchung und Analyse der rechtlichen Regulierung im Bereich der Zivilluftfahrt begründet. Die Monographie, die Sie in Händen halten, ist das Ergebnis einer tiefgreifenden und umfassenden Untersuchung dieser Problematik aus der Perspektive der Wissenschaft des Verwaltungsrechts.

Einer der wichtigsten Aspekte dieser Untersuchung ist die Betrachtung von Fragen, die mit der verwaltungsrechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt zusammenhängen. Die technische Komplexität und der hohe Grad an Verantwortung in diesem Bereich erfordern besondere Aufmerksamkeit für die Mechanismen der Kontrolle, Überwachung und Regulierung.

Einzelne Probleme der verwaltungsrechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine wurden bereits in der nationalen wissenschaftlichen Literatur beleuchtet, insbesondere in den Arbeiten von A. S. Bychkov, R. O. Gerasimov, V. K. Gizhevsky, S. T. Goncharuk, N. V. Daraganova, O. O. Zolotar, V. I. Ryzhoy, V. G. Starkov, A. V. Filippov und anderen, die sich mit den Problemen der verwaltungsrechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine, der administrativen Verantwortung für Verstöße gegen die Flugsicherheitsvorschriften, der rechtlichen Regulierung der Tätigkeit der Luftfahrzeugbesatzung, der Verantwortung im Bereich des Luftverkehrs, des verwaltungsrechtlichen Status der Luftfahrzeugbesatzung, der Bekämpfung von unrechtmäßigen Eingriffen in die Luftfahrtaktivitäten beschäftigt haben. Jedoch gibt es bisher keine Arbeit, die die organisatorisch-rechtlichen Grundlagen der Sicherheit der Zivilluftfahrt umfassend untersucht hat.

Das Ziel dieser Monographie besteht daher in einer tiefgreifenden wissenschaftlichen Analyse, die es ermöglicht, die Besonderheiten des Funktionierens rechtlicher Normen in der Zivilluftfahrt umfassend zu enthüllen sowie Wege zu deren Optimierung und Verbesserung aufzuzeigen. Wir haben versucht, theoretische Analysen mit praktischen Empfehlungen für diejenigen zu verbinden, die sich für diesen wichtigen Rechtsbereich interessieren. Auf diese Weise wurden eine Reihe von Vorschlägen zur Verbesserung der Gesetzgebung der Ukraine im Bereich der verwaltungsrechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt und ihrer Harmonisierung mit dem Recht der Europäischen Union formuliert, die sich auf die Entwicklung von Mechanismen zur effektiven Implementierung und Überwachung der Einhaltung europäischer Standards, insbesondere durch die Festlegung von Verantwortlichkeiten von Organisationen und Unternehmen für die Einhaltung der EASA-Normen, die Stärkung des Zertifizierungs- und Lizenzierungssystems für Personal und Fluggesellschaften unter Berücksichtigung der europäischen Anforderungen an Qualifikation und berufliche Standards, die Einführung von Mechanismen zur Gewährleistung der Rechte und Pflichten der Passagiere in Übereinstimmung mit der Europäischen Konvention über die Rechte

der Passagiere, die Bereitstellung von Mechanismen zur Lösung von Streitigkeiten und Konflikten in der Zivilluftfahrt durch Schiedsverfahren und Mediation unter Berücksichtigung europäischer Standards und Praktiken, die Entwicklung und Implementierung von Schulungs- und Ausbildungsprogrammen in Übereinstimmung mit europäischen Standards und Anforderungen, die Durchführung regelmäßiger Audits und Überprüfungen von Luftfahrtunternehmen und -organisationen auf Konformität mit europäischen Normen und Sicherheitsanforderungen, die Einführung von Mechanismen zum Informationsaustausch und zur Zusammenarbeit zwischen der Ukraine und der Europäischen Union zur Gewährleistung gegenseitiger Unterstützung und Koordination im Bereich der Zivilluftfahrt, die Einführung von Unterstützungs- und Förderprogrammen für Fluggesellschaften zur Erfüllung europäischer Standards und Sicherheitsvorschriften, die Durchführung von Informationskampagnen und Bildungsveranstaltungen für die Öffentlichkeit und die Beschäftigten im Luftfahrtsektor über neue europäische Standards und Vorschriften in der Zivilluftfahrt usw. betreffen.

Jedes Kapitel der Monographie ist einem bestimmten Aspekt der verwaltungsrechtlichen Regulierung in der Zivilluftfahrt gewidmet. Wir hoffen, dass die in dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse und Empfehlungen einen wertvollen Beitrag zum Studium und zur Verbesserung der rechtlichen Mechanismen in diesem Schlüsselbereich der Gesellschaft leisten werden.

Wir wünschen dem Leser eine fruchtbare Arbeit und sind zuversichtlich, dass diese Monographie zu einer unverzichtbaren Wissensquelle für alle wird, die sich für die rechtlichen Aspekte der Zivilluftfahrt interessieren.

KAPITEL 1

ANALYSE DER THEORETISCH-RECHTLICHEN GRUNDLAGEN ZUR GEWÄHRLEISTUNG DER SICHERHEIT DER ZIVILLUFTFAHRT

1.1 Konzept, Struktur und Hauptaspekte der staatlichen Regulierung im Bereich der Zivilluftfahrt

Gemäß dem Grundgesetz der Ukraine ist festgelegt, dass „ausschließlich durch die Gesetze der Ukraine die Grundsätze der Organisation und des Betriebs“ [44], insbesondere des Transports (Absatz 5, Artikel 92), bestimmt werden. Die Bedeutung der Zivilluftfahrt im Hinblick auf das Objekt der rechtlichen Regulierung zeigt sich darin, dass 1993 und 1994 zwei grundlegende normative Rechtsakte verabschiedet wurden, die die Tätigkeit der Zivilluftfahrt regeln (Luftfahrtkodex der Ukraine) und den Platz und die Rolle des Luftverkehrs als Bestandteil des einheitlichen Verkehrssystems des Landes und des Verkehrs im Allgemeinen bestimmen (Artikel 21, 32 des Gesetzes der Ukraine „Über den Verkehr“). Um die Komplexität und Bedeutung eines solchen Bestandteils der gesellschaftlichen Produktion wie der Luftfahrt zu verstehen, ist es sinnvoll, einige Definitionen anzuführen, die in den genannten Gesetzen enthalten sind. So wird gemäß Absatz 2, Artikel 2 des genannten Kodex die Luftfahrt als Branche definiert als „alle Arten von Unternehmen, Organisationen und Einrichtungen, deren Tätigkeit auf die Schaffung von Bedingungen und die Nutzung des Luftraums durch Menschen mit Hilfe von Luftfahrzeugen ausgerichtet ist“ [122]. Artikel 32 des Gesetzes der Ukraine „Über den Verkehr“ definiert, dass „zum Luftverkehr Unternehmen des Luftverkehrs gehören, die den Transport von Passagieren, Fracht, Gepäck, Post, Luftbildaufnahmen, landwirtschaftliche Arbeiten durchführen, sowie Flughäfen, Flugplätze, Flugclubs, Transportmittel, Systeme der Luftverkehrsleitung, Ausbildungseinrichtungen, Reparaturwerke der Zivilluftfahrt und andere Unternehmen, Einrichtungen und Organisationen unabhängig von der Eigentumsform, die den Betrieb des Luftverkehrs gewährleisten“ [83; 122]. Es sei

darauf hingewiesen, dass das Konzept des „Luftverkehrs“ gemäß dem Inhalt des genannten Artikels weiter gefasst ist als das Konzept des „Luftverkehrs“, so dass ihre Gleichsetzung unzweckmäßig und falsch ist.

Die Entstehung und Entwicklung neuer Technologien verdanken wir den Errungenschaften und Entwicklungen, die im Rahmen der Erforschung des Weltraums und der Luftfahrt durchgeführt wurden. Es sollte beachtet werden, dass es keinen Bereich menschlicher Aktivität gibt, der nicht von der in diesen Bereichen gewonnenen Erfahrung bei der Erfindung und Einführung neuer Technologien, der Schaffung neuer Energiequellen, der Verbesserung und Entwicklung neuer Flugnavigationsausrüstungen, die zu einem integralen Bestandteil unseres Lebens geworden ist, beeinflusst wurde. Trotz der entsprechenden Errungenschaften ist die Entwicklung solcher Hochtechnologiebranchen wie der Luft- und Raumfahrt für die Ukraine eine der vorrangigen Richtungen. Leider ist die weitere Dynamik der Entwicklungsprozesse ohne weitere wesentliche Änderungen und Anpassungen in der rechtlichen Regulierung der nationalen Gesetzgebung und insbesondere der Erweiterung der internationalen Zusammenarbeit zur Umsetzung allgemeineuropäischer Programme und Projekte durch den Staat, der Anpassung und Implementierung internationaler Normen in das nationale Recht mit dem Ziel der Harmonisierung ihrer Wirkung, nicht möglich.

Rechtstheoretiker und Verwaltungsrechtler haben sowohl allgemeine als auch spezielle Ansätze zur staatlichen Regulierung im Allgemeinen und zum Einfluss des Staates auf die Wirtschaft entwickelt, deren integraler Bestandteil aus der Sicht des Verwaltungsrechts die Luftfahrtbranche ist. Unter den Wissenschaftlern, deren Arbeiten die Grundlage für das gewählte Forschungsthema bildeten, sollten V. B. Averyanov, D. N. Bahrakh, Yu. P. Bityak, V. K. Kolpakov, F. M. Rayanov, O. F. Skakun, M. V. Tsvik und andere [93] genannt werden.

Zum ersten Mal in der Geschichte der unabhängigen Ukraine wurde die staatliche Regulierung der Zivilluftfahrt und die Nutzung des Luftraums durch das Konzept der „Systematik“ auf gesetzlicher Ebene erfasst und im Abschnitt II des

Luftfahrtkodex der Ukraine vom 19. Mai 2011 Nr. 3393-VI dargestellt. In der Literatur werden bei der Definition des Begriffs „System“ [176, S. 425; 183, S. 17; 191, S. 76] solche Merkmale wie Ordnung, gegenseitige Abhängigkeit und Wechselwirkung der Elemente, Integrität kombiniert.

"Gleichzeitig wird in der wissenschaftlichen Literatur auf solche „Merkmale des Systems wie Strukturiertheit, Mehrebenigkeit, Hierarchie, Selbstorganisation, Zielgerichtetheit, das Vorhandensein eines Ziels, Verwaltung, Entwicklung“ [20, S. 61] hingewiesen, und das Hauptmerkmal, das jedem System eigen ist, ist die „Systemeigenschaft“, d. h. eine Eigenschaft, die kein Teil des Systems hat und die nicht aus den Eigenschaften der Teile resultiert“ [93; 180, S. 39].

Bei der Betrachtung der Kategorie „staatliche Regulierung der Wirtschaft“ und ihrer Komponente der Zivilluftfahrt wird in der Literatur darauf hingewiesen, dass, wenn von rechtlicher Regulierung wirtschaftlicher Beziehungen die Rede ist, zu berücksichtigen ist, dass es um „den Versuch des Staates als Organisation politischer Macht geht, das wirtschaftliche Verhalten der entsprechenden Subjekte mittels rechtlicher Mittel, einschließlich Zwangsmaßnahmen, zu beeinflussen“ [170, S. 202].

Es sollte angemerkt werden, dass „der Kreis der Subjekte der Luftfahrtaktivitäten ziemlich breit ist und als natürliche und juristische Personen unabhängig von der Eigentumsform, der Abteilungszugehörigkeit definiert wird, die in der Zivilluftfahrt tätig sind (Abs. 97), und die Zivilluftfahrt ist eine Luftfahrt, die für die Bedürfnisse der Wirtschaft und der Bürger in Lufttransport und Luftfahrtarbeiten sowie für private Flugzwecke verwendet wird (Abs. 102)“ [122]. Zu den Subjekten der Luftfahrtaktivitäten gehören: Anbieter von Flugsicherungsdiensten, Flughafen, Flughafenutzer (Flugplatz), Betreiber, Entwickler und Hersteller von Luftfahrttechnik, Flughafenbetreiber usw.

Enzyklopädisch-wörterbuchartige Literatur beschreibt „staatliche Regulierung als den Einfluss des Staates auf das Wirtschaftssystem, der darauf abzielt, die Ziele seiner Wirtschaftspolitik zu erreichen“ [42, S. 61], „die Durchführung komplexer Maßnahmen (organisatorischer, rechtlicher, wirtschaftlicher usw.) durch den Staat

im Bereich sozialer, wirtschaftlicher, politischer, geistiger und anderer gesellschaftlicher Prozesse mit dem Ziel, sie zu ordnen, allgemeine Regeln und Normen des gesellschaftlichen Verhaltens zu etablieren sowie negative Erscheinungen in der Gesellschaft zu verhindern“ [41, S. 6]; „Gesamtheit der Instrumente, mit denen der Staat Anforderungen an Unternehmen und Bürger stellt“ [46, S. 153]; „wirtschaftliche Methode der staatlichen Verwaltung, die ein System typischer legislativer, exekutiver und kontrollierender Maßnahmen darstellt, die von den entsprechenden staatlichen Organen und gesellschaftlichen Organisationen durchgeführt werden, um das bestehende sozioökonomische System zu stabilisieren und an ständig wechselnde Bedingungen anzupassen“ [91, S. 48].

Wissenschaftler der Verwaltungsrechtswissenschaften haben bezüglich der staatlichen Regulierung im Allgemeinen und des Verkehrs im Besonderen als Bestandteil des Wirtschaftsbereichs, der der verwaltungsrechtlichen Regulierung unterliegt, eine etwas andere Position. So kam Professor V. B. Aver'yanov zu dem Schluss, dass „staatliche Regulierung im Allgemeinen Bedingungen für die Aktivitäten von Subjekten und Objekten des Managements in einer Richtung schafft, die für den Staat wünschenswert ist und in der sich die Entwicklung des Managementsystems insgesamt vollziehen wird. Dabei impliziert staatliche Regulierung mehrere Varianten zukünftiger Aktivitäten der verwalteten Objekte, wodurch die Möglichkeit geschaffen wird, am effektivsten zu handeln“ [5, S. 63–67]. Professor V. K. Kolpakov stellt fest, dass „ohne staatliche Regulierung die Effizienz der Produktion deutlich sinkt, die Grundlagenforschung ungenutzt bleibt, die Infrastruktur des sozialen Bereichs aufgrund der Verteuerung eingeschränkt wird, und der Weg zu zivilisierten Lebensformen erfolgt unkontrolliert, mit hohen Kosten und erheblichen Verlusten“ [75, S. 332].

Ohne Zweifel hat eine angemessene staatliche Regulierung der Luftfahrt durch rechtliche Mittel, die von zentralen staatlichen Behörden ausgeübt werden, eine vorrangige Bedeutung, da andernfalls ein normales Funktionieren und die Regulierung gesellschaftlicher Beziehungen in der Luftfahrt sowie die

Entwicklung und Etablierung des Marktes für die Luftfahrtindustrie nicht möglich wären. Der Beginn der Anerkennung der Notwendigkeit einer ordnungsgemäßen staatlichen Regulierung der Luftfahrtaktivitäten in der Ukraine mit der Einführung dringender Maßnahmen spiegelt sich im Dekret des Präsidenten der Ukraine vom 23. November 1996 Nr. 1120/96 [159] wider. Als Element des Rechtsbewusstseins beeinflusst, wie in der Literatur angemerkt wird, die Rechtsschöpfung in Form der Entwicklung von Konzepten einzelner Gesetze und anderer normativer Rechtsakte. Die Bestimmung des Ziels der rechtlichen Regulierung im Konzept, die Begründung der Aufgaben, die im Falle der Annahme eines bestimmten Aktes zu lösen sind, "die theoretische Darstellung konkreter Wege zur Regulierung gesellschaftlicher Beziehungen und Ähnliches - all dies ermöglicht es dem Rechtsschöpfungssubjekt, im Voraus die Frage der Zweckmäßigkeit der Annahme einzelner Vorschriften, normativer Rechtsakte zu prüfen, die Wirksamkeit ihres regulatorischen Potentials vorherzusagen und eine Entscheidung über deren Entwicklung oder deren Verschiebung auf die Zukunft zu treffen" [50, S. 245]. So wurde in Ausführung des oben genannten Dekrets durch das Kabinett der Minister der Ukraine die Verordnung "Über schwerwiegende Mängel in der Arbeit und dringende Maßnahmen zur Verbesserung der Aktivitäten der Zivilluftfahrt" vom 28.12.1996 Nr. 1587 verabschiedet, deren integraler Bestandteil die "Dringenden Maßnahmen zur Verbesserung der Aktivitäten der Zivilluftfahrt" und die "Konzeption zur Entwicklung der Zivilluftfahrt in der Ukraine" sind. Letztere definierte die Hauptentwicklungsrichtungen der Zivilluftfahrt in der Ukraine für einen Zeitraum von 15-20 Jahren als Bestandteil des Verkehrssektors und Wege zur Lösung der für diesen Zeitraum prognostizierten Probleme. Ein wichtiger Bestandteil dieser Konzeption ist Abschnitt 5 "Rechtliche Absicherung der Entwicklung der Zivilluftfahrt", der als Basissystem der Luftfahrtvorschriften, -normen und -standards (amerikanisch – FAR, europäisch – JAR oder das System des Zwischenstaatlichen Luftfahrtausschusses) für die Harmonisierung der entsprechenden ukrainischen Luftfahrtvorschriften festgelegt wurde [93]. Leider haben sowohl die Konzeption als auch die Maßnahmen erstens an Aktualität

verloren, da in der Ukraine eine neue Fassung des Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine (vom 19. Mai 2011) [122] angenommen wurde. Zweitens wird weder in der Konzeption noch im geltenden Luftfahrtgesetzbuch der Ukraine (insbesondere in Art. 1) eine Definition des Begriffs "Luftfahrtvorschriften der Ukraine" gegeben. Drittens enthält das Luftfahrtgesetzbuch der Ukraine zwar eine Charakterisierung der ukrainischen Luftfahrtvorschriften (Abs. 2 von Art. 4, Abs. 1 und 2 von Art. 5, Abs. 1 von Art. 6, Abs. 2, 4, 10 von Art. 10, Abs. 1–3, 5 und 6 von Art. 11), aber unter Beachtung der rechtlichen Technik und Logik der Darstellung von Normen sollte die Definition der ukrainischen Luftfahrtvorschriften, die in dem entsprechenden Punkt 1.4 des Erlasses des Verkehrsministeriums der Ukraine vom 03.11.2000 Nr

Gemäß Teil 2, Artikel 4 des Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine besteht die staatliche Regulierung der Luftfahrtaktivitäten und der Nutzung des Luftraums der Ukraine in der Entwicklung der staatlichen Politik und Strategie für die Luftfahrt, der Festlegung von Aufgaben, Funktionen und Bedingungen für die Luftfahrtaktivitäten und der Nutzung des ukrainischen Luftraums, der Anwendung von Luftfahrtsicherheitsmaßnahmen, der Annahme verbindlicher ukrainischer Luftfahrtregeln, der Durchführung staatlicher Kontrolle über deren Einhaltung und der Festlegung von Verantwortlichkeiten für ihre Verletzung. Der Präsident der Ukraine und das Kabinett der Minister der Ukraine gewährleisten die Umsetzung der staatlichen Politik zur Entwicklung der ukrainischen Luftfahrt gemäß der Verfassung und den Gesetzen der Ukraine (Teil 3). Dabei wird in der genannten Norm nicht festgelegt, welche staatliche Institution die staatliche Politik und andere Richtungen der staatlichen Tätigkeit bildet, obwohl gemäß Absatz 5, Teil 5, Artikel 4 des Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine bestimmt ist, dass die zentrale Exekutivbehörde die Bildung der staatlichen Politik im Verkehrsbereich und andere Aktivitäten sicherstellt. Die Gewährleistung der Umsetzung der staatlichen Politik obliegt dem Präsidenten und der Regierung der Ukraine.

Darüber hinaus wird in Absätzen 2-4, Teil 5, Artikel 4 festgelegt, dass die staatliche Regulierung im Bereich der Zivilluftfahrt und der Nutzung des

ukrainischen Luftraums im Rahmen ihrer Befugnisse von der zentralen Exekutivbehörde durchgeführt wird, die die Bildung der staatlichen Politik im Verkehrsbereich gewährleistet, der zentralen Exekutivbehörde, die die Umsetzung der staatlichen Politik im Bereich der Zivilluftfahrt sicherstellt, und der nationalen Kommission, die die staatliche Regulierung im Verkehrsbereich durchführt. Im Kontext unserer Forschung sollte auch Teil 1, Artikel 5 des Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine beachtet werden, der die Umsetzung der staatlichen Politik und der Entwicklungsstrategie der ukrainischen Luftfahrt sowie die Durchführung der staatlichen Regulierung der Aktivitäten im Bereich der Zivilluftfahrt in bestimmten Bereichen der zuständigen Behörde für die Zivilluftfahrt überträgt.

Dementsprechend, nach Analyse des oben Gesagten, sollte festgestellt werden, dass es Inkonsistenzen in den Richtungen der staatlichen Tätigkeit zwischen höheren und niedrigeren staatlichen Organen gibt.

In der rechtswissenschaftlichen Literatur wird darauf hingewiesen, dass „der Staat seine Funktionen durch seinen Mechanismus ausübt, indem er verschiedene Formen und Methoden verwendet. Unter den Aktivitätsformen des Staates nehmen rechtliche Formen – juristische Mittel zur Ausübung staatlicher Funktionen – einen vorrangigen Platz ein. In ihnen spiegelt sich die Verbindung zwischen Staat und Recht wider, die Verpflichtung des Staates, bei der Ausübung seiner Funktionen auf der Grundlage des Rechts und innerhalb der Grenzen des Gesetzes zu handeln“ [50, S. 81].

Zu den rechtlichen Formen gehört „die rechtliche Regulierung, die als von dem Staat durch Recht und eine Gesamtheit rechtlicher Mittel geordnete gesellschaftliche Beziehungen, ihre rechtliche Fixierung, Schutz und Entwicklung definiert wird“ [179, S. 488].

Die Hauptbereiche der rechtlichen Regulierung sind: „die Festlegung und der Schutz neuer gesellschaftlicher Beziehungen; das Verbot bestimmter gesellschaftlicher Beziehungen und Verhaltensweisen; die Änderung des Charakters von Beziehungen in einem bestimmten Bereich; die Förderung der Entwicklung bestimmter gesellschaftlicher Beziehungen; die Unterstützung des

Entstehens und der Bildung neuer Beziehungen und gesellschaftlicher Phänomene“ [179, S. 493].

Aus diesen Bereichen der rechtlichen Regulierung ergibt sich, dass die zentralen staatlichen Behörden im Bereich der Luftfahrt verantwortungsbewusster und bedachter bei der Entscheidungsfindung und Verwaltung im Luftfahrtbereich handeln müssen. Es geht darum, dass der Staat ein System rechtlicher Mittel eingerichtet hat, um gesellschaftliche Beziehungen zu ordnen, aber die staatlichen Behörden brechen systematisch etablierte Regeln und Normen der Interaktion, sogar untereinander.

Laut den Schlussfolgerungen des Rechnungshofs der Ukraine hat das Ministerium für Infrastruktur in den Jahren 2012–2014 kein angemessenes normatives und rechtliches Regelwerk im Bereich der Zivilluftfahrt bereitgestellt. Ein Teil der Rechtsakte, die vor dem Inkrafttreten des neuen Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine erlassen wurden, stimmt nicht mit dem nationalen Gesetz überein, und einige davon entsprechen nicht internationalen Normen. Derzeit gibt es in der Ukraine kein einheitliches programmatisches Dokument, das die vorrangigen Richtungen und die Strategie zur Entwicklung des Luftverkehrstransports definiert. Das Ministerium für Infrastruktur hat der Regierung noch keinen Entwurf des staatlichen Zielprogramms zur Entwicklung der Flughäfen bis 2023 vorgelegt. Auch das staatliche Flugsicherheitsprogramm wurde nicht genehmigt [115].

Es ist zu beachten, dass gemäß Artikel 5 des Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine die zuständige Behörde für die Zivilluftfahrt die staatliche Politik und die Entwicklungsstrategie der ukrainischen Luftfahrt umsetzt und die staatliche Regulierung der Aktivitäten im Bereich der Zivilluftfahrt in folgenden Bereichen durchführt: Schaffung von Bedingungen für die Entwicklung der Luftfahrtaktivitäten, Lufttransport und deren Dienstleistungen, Durchführung von Luftfahrtarbeiten und Flügen der allgemeinen Luftfahrt; Organisation der Nutzung des Luftraums der Ukraine. Darüber hinaus stellt das Luftfahrtgesetzbuch der Ukraine „Wege zur Umsetzung der Entwicklungsrichtungen der Zivilluftfahrt fest: Entwicklung, Annahme und Implementierung der ukrainischen Luftfahrtregeln;

Zertifizierung von Subjekten und Objekten der Luftfahrtaktivitäten; Lizenzierung von wirtschaftlichen Aktivitäten zur Bereitstellung von Dienstleistungen für den Passagier- und/oder Frachtlufttransport und Gewährung von Rechten für den Betrieb von Luftlinien und Ernennungen von Luftfrachtunternehmen; Durchführung ständiger Überwachung und Inspektion zur Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen, einschließlich der ukrainischen Luftfahrtregeln“ [122].

Das Ministerium für Infrastruktur, als oberste zentrale Exekutivbehörde im Bereich des Verkehrs, der auch die Staatliche Luftfahrtbehörde der Ukraine unterstellt ist, hat nicht den gesetzlich festgelegten angemessenen Kontrollen über die Umsetzung der genannten Ziele der ihm unterstellten Behörde durchgeführt. Dies gilt umso mehr, als jedes Jahr die erforderlichen Mittel aus dem Staatsbudget für die Umsetzung der gesetzlich vorgesehenen Richtungen bereitgestellt werden.

Somit existiert de jure eine normative Grundlage für die Regulierung der entsprechenden gesellschaftlichen Beziehungen, aber de facto wurde die Regulierung und Kontrolle gemäß den gesetzlichen Vorschriften nicht durchgeführt. Es sollte daran erinnert werden, dass der Begriff „Regulierung“ vom lateinischen Wort „regulo“ abgeleitet ist und „Ordnung schaffen, arrangieren, etwas in Einklang mit etwas bringen“ bedeutet [179, S. 489; 202].

Daher entsteht eine paradoxe Situation, in der der Staat Rechtsnormen zur Regulierung gesellschaftlicher Beziehungen festlegt, aber die staatlichen Behörden, die den Staat verkörpern und seinen Willen ausdrücken, nicht einmal Beziehungen untereinander ordnen können.

Außerdem wurden von der Rechnungskammer der Ukraine die meisten Mängel im Prozess der Reorganisation des Medizinischen Zentrums festgestellt. In Ermangelung einer angemessenen Kontrolle durch das Ministerium für Infrastruktur als Vermögensverwaltungsbehörde wurde das Medizinische Zentrum (eine staatliche Gesundheitseinrichtung) durch einen Erlass von Ukraerorukh nicht durch Anschluss an Ukraerorukh reorganisiert, sondern faktisch liquidiert. Die Durchführung der medizinischen Zertifizierung des Flugpersonals auf der Basis

des Medizinischen Zentrums wurde seit Dezember 2013 eingestellt, die stationäre Abteilung funktioniert nicht, 93 Mitarbeiter, die meisten davon Ärzte, wurden aufgrund von Kürzungen entlassen. Die rechtsbegründenden Dokumente für das Grundstück und die Hauptgebäude des Medizinischen Zentrums fehlen [115].

Gemäß den Regeln für die medizinische Zertifizierung des Luftfahrtpersonals, mit Ausnahme der Besatzungsmitglieder, sollte unter der medizinischen Zertifizierung des Luftfahrtpersonals „ein Komplex medizinischer Untersuchungen des physiologischen Zustands der Organe und Systeme des Körpers des Luftfahrtpersonals verstanden werden, um seine Eignung für die Ausübung der beruflichen Tätigkeit und die Regulierung von Flügen zu bestimmen“ [131].

Ausgehend nur vom Inhalt des Konzepts der medizinischen Zertifizierung des Luftfahrtpersonals sollte mit Sicherheit festgestellt werden, dass die faktische Liquidation, mangelnde Kontrolle, unzureichende Finanzierung und ungerechtfertigte Kürzung von Fachkräften zu Verstößen gegen eine Reihe von Rechtsvorschriften führt und in vollem Umfang weder der Essenz noch der Bedeutung einer angemessenen rechtlichen Regulierung entspricht, sowohl in theoretischer als auch in praktischer Hinsicht.

In diesem Fall werden insbesondere die Normen des Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine im Kontext der Regulierung der Luftfahrt verletzt, deren Zustand auf einem Niveau sein muss, bei dem das Risiko von Schäden an Menschen oder Eigentum durch einen kontinuierlichen Prozess der Gefahrenerkennung und -kontrolle auf ein akzeptables Niveau reduziert und auf diesem Niveau gehalten oder weiter reduziert wird, insbesondere in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umweltschutz, wirtschaftliche Sicherheit und Informationssicherheit [93; 122].

Gemäß Artikel 10 des Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine führt die zuständige Behörde für die Zivilluftfahrt ein Bündel von Maßnahmen durch, die darauf abzielen, das Auftreten von Luftfahrtvorfällen zu verhindern, durch: „Festlegung von Kriterien für die Luftsicherheit; Bestimmung des erforderlichen Sicherheitsniveaus der Luftfahrt; Analyse und Bestimmung des aktuellen

Sicherheitsniveaus der Luftfahrt; Verbot, Aufhebung, vorübergehende Aussetzung oder Änderung der Durchführung von Flugarten und Luftfahrtaktivitäten im Falle der Feststellung einer Bedrohung für die Luftsicherheit oder ihrer Nichtübereinstimmung mit den festgelegten Standards und den ukrainischen Luftfahrtregeln usw.“ [93; 122].

Somit verstehen wir unter staatlicher Regulierung der Zivilluftfahrt die Schaffung von Bedingungen für die Aktivitäten von Subjekten und Objekten der Verwaltung in diesem Bereich in Form eines Systems rechtlicher Mittel (Konzepte, Programme, Richtungen usw.), durch die die höheren Staatsorgane einen koordinierten und zielgerichteten Einfluss in die vom Staat gewünschte Richtung ausüben, während die Rechtswissenschaft und angewandte Forschungen in einem der hochtechnologischen Bereiche ein geordnetes Funktionieren gesellschaftlicher Beziehungen in diesem Bereich formen [93].

Die Veränderungsprozesse in den sozioökonomischen und politisch-rechtlichen Systemen der Ukraine, die mit der Evolution der staatlichen Regulierung verbunden sind, führen zu bestimmten Besonderheiten dieser Regulierung in einem Kommunikationsbereich wie der Luftfahrt. Eine Ausnahme in den ersten Jahren der Unabhängigkeit bildete die Annahme eines einzigen kodifizierten Aktes, der die Aktivitäten der Nutzer des ukrainischen Luftraums reguliert, um die Interessen der Ukraine und ihrer Bürger zu befriedigen und die Luftfahrt zu regulieren – das Luftfahrtgesetzbuch der Ukraine (1993).

Einzelaspekten der Luftfahrtregulierung und der Nutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge widmeten ihre Arbeiten V. D. Bordunov, V. N. Dezhkin, Y. N. Maleev, V. I. Ryzhy, A. V. Filippov. Darüber hinaus wurden Forschungen ukrainischer Wissenschaftler im Bereich des Verwaltungsrechts berücksichtigt, darunter Y. P. Bytyak, S. T. Goncharuk, V. K. Kolpakov und andere.

Für unsere Untersuchung ist insbesondere die Bewertung der Gesamtheit der Rechtsakte und einzelner Normen von Interesse, die die Zuständigkeit der Staatsorgane festlegen und die gesellschaftlichen Beziehungen im Prozess der

Bildung und Entwicklung des Sektors regeln, was die Grundlage für die weitere Forschung bildete.

Im rechtlichen Rückblick erwies sich das Luftfahrtgesetzbuch der Ukraine von 1993 (Luftfahrtgesetzbuch, weiter als PKU bezeichnet) als ein solcher Akt. Der Verkehr, insbesondere der Luftverkehr (wie in dem Gesetz der Ukraine "Über den Verkehr" vom 10.11.1994 Nr. 232/94-VR [57] definiert), hat spezifische Merkmale, die die Auswahl entsprechender Formen und Methoden der staatlichen Einflussnahme sowie spezialisierte staatliche Organe, die diesen Einfluss ausüben, erfordern. Darüber hinaus wird jede Verkehrsart durch einen Komplex von Rechtsakten geregelt, unter denen in der Regel ein spezialisiertes Gesetz einen zentralen Platz einnimmt.

Der Charakter und Umfang der Befugnisse von Staatsorganen (insbesondere der Exekutivorgane) werden, wie bekannt, in den Bestimmungen über diese Organe – in den sogenannten Kompetenzakten – festgelegt. Um den genauen Umfang der Befugnisse der entsprechenden Organe zu ermitteln, müssen zusätzliche Akte analysiert werden, und diese Akte enthalten in großer Zahl Kompetenznormen. Zweifellos werden wichtige Aspekte der Kompetenz, insbesondere des Staatsorgans, das die zentralisierte staatliche Regulierung im Bereich der Zivilluftfahrt ausübt, sowie der Staatsorgane, die Kompetenzbefugnisse in diesem Bereich haben, in anderen Rechtsakten festgelegt, was im Folgenden erläutert wird.

Mit der Annahme des Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine im Jahr 2011 und seiner aktuellen Gültigkeit hat sich der Staat bezüglich der Prioritäten in der Luftfahrtregulierung festgelegt. So legen die Präambelnormen des PKU fest, dass die staatliche Regulierung der Luftfahrtaktivitäten und der Nutzung des ukrainischen Luftraums auf die Gewährleistung der Luftsicherheit, die Wahrung der staatlichen Interessen, der nationalen Sicherheit und der Bedürfnisse der Gesellschaft und Wirtschaft in Lufttransport und Luftfahrtarbeiten abzielt [122]. Die Regulierung der Zivilluftfahrt obliegt wiederum der zuständigen Behörde für die Zivilluftfahrt, die einen Komplex der in Teil 2 des Artikels 10 des PKU

definierten Maßnahmen durchführt. Obwohl das Gesetz der Ukraine "Über das staatliche Programm für die Luftsicherheit der Zivilluftfahrt" vom 20.02.2003 Nr. 545-IV (das Gesetz ist seit dem 21. März 2017 gemäß dem Gesetz der Ukraine Nr. 1965-VIII nicht mehr gültig), welches die Organe für die Durchführung des Programms definiert, „die Durchführung der Maßnahmen durch eine speziell bevollmächtigte Behörde für die Luftsicherheit der Zivilluftfahrt – eine Regierungsbehörde für die Verwaltung der zivilen Luftfahrt im Rahmen der zentralen Exekutivbehörde für Verkehr“ (Punkt 7) [135] vorsah. Das bedeutet, dass die betrachteten Artikel unserer Meinung nach auf gleicher Ebene in Bezug auf die staatliche Überwachung der Luftsicherheit und der Durchführung der Maßnahmen des genannten Programms stehen. Die Staatsorgane zur Regulierung der Zivilluftfahrt haben eine engere organisatorische, einschließlich funktionale, Verbindung als andere Staatsorgane. Und die Vorbereitung von Entwürfen von Rechtsvorschriften zusammen mit anderen zentralen Exekutivorganen, die die staatliche Politik im Bereich der Luftsicherheit umsetzen [135] (Punkt 8), insbesondere mit den in den Punkten 9–16 genannten Organen (Innenministerium der Ukraine, Verteidigungsministerium der Ukraine, zentrale Exekutivbehörde für Gesundheitsschutz, zentrale Exekutivbehörde für Notfallsituationen und Schutz der Bevölkerung vor den Folgen der Tschernobyl-Katastrophe, zentrale Exekutivbehörde für Grenzschutz, zentrale Exekutivbehörde für Zoll, Sicherheitsdienst der Ukraine), fällt in den Zuständigkeitsbereich der speziell bevollmächtigten Behörde für die Luftsicherheit der Zivilluftfahrt insgesamt und schafft eine Kollision dieser Normen [135]. Diese Kollision liegt in der Nichtübereinstimmung der genannten Normen und Vorschriften des PKU, was wiederum eine Grundlage für deren Abstimmung darstellt.

In der Retrospektive wurde das Luftfahrtgesetzbuch der Ukraine von 1993 zu einem solchen Gesetz. Der Verkehr, insbesondere der Luftverkehr (wie im Gesetz der Ukraine "Über den Verkehr" vom 10. November 1994 Nr. 232/94-VR [57] definiert), hat spezifische Merkmale, die die Auswahl geeigneter Formen und Methoden staatlicher Einflussnahme sowie spezialisierter staatlicher Organe

erfordern. Zudem wird jede Verkehrsart durch einen Komplex von Rechtsvorschriften geregelt, wobei in der Regel ein spezialisiertes Gesetz eine zentrale Rolle einnimmt.

Die Charakteristik und der Umfang der Befugnisse der staatlichen Organe (insbesondere der Exekutivorgane) werden in den Bestimmungen über diese Organe – in den sogenannten Kompetenzakten – festgelegt. Um den genauen Umfang der Befugnisse der entsprechenden Organe zu ermitteln, müssen zusätzliche Akte analysiert werden, die in großer Zahl Kompetenznormen enthalten. Zweifellos werden wichtige Aspekte der Kompetenz, insbesondere des Staatsorgans, das die zentralisierte staatliche Regulierung im Bereich der Zivilluftfahrt ausübt, sowie der Staatsorgane, die Kompetenzbefugnisse in diesem Bereich haben, in anderen Rechtsakten festgelegt.

Mit der Annahme des Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine im Jahr 2011 und seiner aktuellen Gültigkeit hat sich der Staat bezüglich der Prioritäten in der Luftfahrtregulierung festgelegt. So legen die Präambelnormen des PKU fest, dass die staatliche Regulierung der Luftfahrtaktivitäten und der Nutzung des ukrainischen Luftraums auf die Gewährleistung der Luftsicherheit, die Wahrung der staatlichen Interessen, der nationalen Sicherheit und der Bedürfnisse der Gesellschaft und Wirtschaft in Lufttransport und Luftfahrtarbeiten abzielt [122]. Die Regulierung der Zivilluftfahrt obliegt wiederum der zuständigen Behörde für die Zivilluftfahrt, die einen Komplex der in Teil 2 des Artikels 10 des PKU definierten Maßnahmen durchführt. Obwohl das Gesetz der Ukraine "Über das staatliche Programm für die Luftsicherheit der Zivilluftfahrt" vom 20. Februar 2003 Nr. 545-IV (das Gesetz ist seit dem 21. März 2017 gemäß dem Gesetz der Ukraine Nr. 1965-VIII nicht mehr gültig), welches die Organe für die Durchführung des Programms definiert, „die Durchführung der Maßnahmen durch eine speziell bevollmächtigte Behörde für die Luftsicherheit der Zivilluftfahrt – eine Regierungsbehörde für die Verwaltung der zivilen Luftfahrt im Rahmen der zentralen Exekutivbehörde für Verkehr“ (Punkt 7) [135] vorsah. Das bedeutet, dass die betrachteten Artikel unserer Meinung nach auf gleicher Ebene in Bezug auf die

staatliche Überwachung der Luftsicherheit und der Durchführung der Maßnahmen des genannten Programms stehen. Die Staatsorgane zur Regulierung der Zivilluftfahrt haben eine engere organisatorische, einschließlich funktionale, Verbindung als andere Staatsorgane.

Und die Vorbereitung von Entwürfen von Rechtsvorschriften zusammen mit anderen zentralen Exekutivorganen, die die staatliche Politik im Bereich der Luftsicherheit umsetzen [135] (Punkt 8), insbesondere mit den in den Punkten 9–16 genannten Organen (Innenministerium der Ukraine, Verteidigungsministerium der Ukraine, zentrale Exekutivbehörde für Gesundheitsschutz, zentrale Exekutivbehörde für Notfallsituationen und Schutz der Bevölkerung vor den Folgen der Tschernobyl-Katastrophe, zentrale Exekutivbehörde für Grenzschutz, zentrale Exekutivbehörde für Zoll, Sicherheitsdienst der Ukraine), fällt in den Zuständigkeitsbereich der speziell bevollmächtigten Behörde für die Luftsicherheit der Zivilluftfahrt insgesamt und schafft eine Kollision dieser Normen [135]. Diese Kollision liegt in der Nichtübereinstimmung der genannten Normen und Vorschriften des PKU, was wiederum eine Grundlage für deren Abstimmung darstellt.

Die Exekutivorgane, die eine wichtige Rolle unter den staatlichen Organen einnehmen, führen die in den Kompetenz- und anderen Akten festgelegten Funktionen in den Bereichen Wirtschaft, Sozialkultur und administrativ-politisches Leben der Gesellschaft aus. Dabei besitzen sie spezifische Merkmale, sind mit einer gewissen operativen Unabhängigkeit ausgestattet, und ihre Tätigkeit hat einen untergesetzlichen, exekutiv-verwaltenden Charakter. Die Exekutivorgane werden je nach Kriterium wie dem territorialen Aktionsumfang von einigen Autoren in zentrale, regionale (Autonome Republik Krim), interterritoriale und lokale Organe klassifiziert; andere unterscheiden aufgrund der Bedeutung, des Charakters der Kompetenz und des Zielzwecks sowie funktional-sektoraler und administrativ-territorialer Faktoren drei organisatorisch-rechtliche Ebenen: höhere, zentrale und lokale.

Bei der Analyse einiger Funktionen, die der Staatlichen Luftfahrtbehörde der Ukraine zugeschrieben werden und die im Rahmen des PKU durchgeführt werden, wie z.B.:

- Registrierung, Zertifizierung und Genehmigung für den Betrieb von zivilen Luftfahrzeugen, Flugplätzen, Landeplätzen und Flughäfen,
 - Zertifizierung von technischen Mitteln, die bei der Nutzung des Luftraums verwendet werden, Zertifizierung von Betreibern, Entwicklern und Herstellern von Luftfahrttechnik, Unternehmen für technische Wartung und Reparatur von Luftfahrzeugen, kommerziellen Dienstleistern für Lufttransport,
 - sowie das Recht, von Exekutivorganen und lokalen Selbstverwaltungsorganen, Unternehmen, Organisationen und Einrichtungen die für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Informationen zu erhalten,
- kann festgestellt werden, dass diese Behörde ein zentraler Exekutivorgan ist [163].

Bei der Festlegung der Kompetenzen bestimmter Verwaltungsorgane ermächtigt der Staat diese, bestimmte Handlungen durchzuführen und setzt deren Tätigkeiten bestimmte Grenzen. So ergibt sich beispielsweise aus Abschnitt 4 des Artikels 39 des PKU, dass die Registrierung ziviler Luftfahrzeuge von der zuständigen Behörde für die Zivilluftfahrt durchgeführt wird. Die Regeln für die Registrierung ziviler Luftfahrzeuge wurden, wie aus den Präambelbestimmungen des Erlasses der Staatlichen Luftfahrtbehörde der Ukraine hervorgeht, zur Umsetzung bestimmter Artikel des Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine von 1993 entwickelt. Obwohl in diesen Erlass durch einen Erlass des Ministeriums für Infrastruktur Änderungen vorgenommen wurden, wäre es dennoch sinnvoll, ihn gemäß den Anforderungen des PKU von 2011 zu aktualisieren.

Zur Lösung der Probleme der staatlichen Regulierung des Sektors wurde im Jahr 2001 der Erlass des Ministeriums für Verkehr der Ukraine "Über die Einführung der Entscheidung des Kollegiums vom 9. Juli 2001 Nr. 35 Über die Perspektiven und die wichtigsten strategischen Richtungen der Entwicklung der Zivilluftfahrt der Ukraine" erlassen, der die "Konzeptuellen Bestimmungen zur

Lösung der Probleme der Zivilluftfahrt der Ukraine" [107] genehmigte. Eines der problematischen Themen, das aufkam, war die staatliche Regulierung und Verwaltung in diesem Bereich.

Die "Nichtübereinstimmung des gesetzlich festgelegten Status des ehemaligen Ukraviatrans mit den Aufgaben zur Gewährleistung eines effektiven staatlichen Managements und der Regulierung der zivilen Luftfahrt gemäß den Anforderungen der ICAO" [107] schien offensichtlich. "Die Politik und Konzeption der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hinsichtlich der Befugnisse der nationalen Behörde, die für die Zivilluftfahrt verantwortlich ist, entsprach in vielen Fragen nicht den Zielen und Funktionen des Ministeriums für Verkehr der Ukraine" [107].

Mit der Annahme des Dekrets des Präsidenten der Ukraine „Über den Staatlichen Dienst der Ukraine für die Überwachung der Luftsicherheit“ vom 5. Juli 2004 Nr. 803/2004 [148] fiel die Umsetzung der Interaktion mit den zentralen Exekutivorganen, die für die Politik in der ukrainischen Luftfahrtindustrie zuständig sind, die Gewährleistung des Funktionierens des vereinigten zivil-militärischen Systems der Luftverkehrsorganisation, die Koordination und Durchführung von Luft- und anderen Such- und Rettungsaktionen, die Anwendung der allgemeinen Luftfahrt (Luftbildfotografie, luftchemische Arbeiten in der Landwirtschaft, Transport von Spezialfracht oder Ausrüstung, z. B. medizinischen Geräten, Waldpatrouillen; Brandbekämpfung usw. [107]) in die Zuständigkeit des Staatlichen Luftfahrtamtes, das unter seiner Aufsicht stand und im Namen des Staates gemeinsam mit den entsprechenden Zentralen Exekutivorganen reguliert wurde.

Die direkte technologische Beteiligung des Staatlichen Luftfahrtamtes an der Organisation und die Notwendigkeit einer operativen interministeriellen Lösung einer Vielzahl von Fragen bei der Bereitstellung von Lufttransport für hochrangige Staatsbeamte umfasste auch Befugnisse, die nicht dem Status dieses Exekutivorgans entsprechen [107].

Die Analyse der Artikel des Abschnitts II des PKU lässt folgende Schlussfolgerungen zu. Erstens besteht die staatliche Regulierung der Luftfahrtaktivitäten und der Nutzung des Luftraums der Ukraine in der Entwicklung der staatlichen Politik und Strategie sowie der Gewährleistung der Umsetzung der staatlichen Politik für die Entwicklung der Luftfahrt der Ukraine durch den Präsidenten und das Kabinett der Minister der Ukraine gemäß der Verfassung und den Gesetzen der Ukraine. Dies entspricht einer der Aufgaben des Staatlichen Luftfahrtamtes der Ukraine – Vorschläge zur Gestaltung der staatlichen Politik im Bereich der Zivilluftfahrt und der Nutzung des Luftraums zu machen. Zweitens besteht die staatliche Regulierung der Zivilluftfahrtaktivitäten in der Umsetzung der staatlichen Politik und Strategie für die Entwicklung der Luftfahrt der Ukraine und deren Durchführung durch die zuständige Behörde für die Zivilluftfahrt in folgenden Bereichen:

- Durchführung umfassender Maßnahmen zur Regulierung von Flügen, Luftsicherheit, Umweltschutz, wirtschaftlicher und informationeller Sicherheit;
- Schaffung von Bedingungen für die Entwicklung der Luftfahrtaktivitäten, Lufttransporte und deren Dienstleistungen, Durchführung von Luftfahrtarbeiten und Flügen der allgemeinen Luftfahrt;
- Organisation der Nutzung des ukrainischen Luftraums;
- Vertretung der Ukraine in internationalen Organisationen der Zivilluftfahrt und in internationalen Angelegenheiten der Zivilluftfahrt [66].

Diese Richtungen werden von der zuständigen Behörde für die Zivilluftfahrt durchgeführt, indem:

- ukrainische Luftfahrtregeln entwickelt, angenommen und implementiert werden;
- Zertifizierungen von Subjekten und Objekten der Luftfahrtaktivitäten durchgeführt werden;
- wirtschaftliche Aktivitäten für die Bereitstellung von Dienstleistungen für den Passagier- und/oder Frachtlufttransport lizenziert und Rechte für den Betrieb von Luftlinien und Zuweisungen an Luftfrachtunternehmen gewährt werden;

- eine ständige Überwachung und Inspektion zur Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen, einschließlich der ukrainischen Luftfahrtregeln, durchgeführt wird [66].

Drittens wird im PKU zwischen staatlicher und ziviler Luftfahrt unterschieden. Angesichts der Tatsache, dass die Ukraine volle und ausschließliche Souveränität über den Luftraum hat, der Teil des Territoriums der Ukraine ist, unterliegt dessen Nutzung dem Regime der staatlichen Regulierung. Die Umsetzung der staatlichen Politik in Bezug auf die Nutzung des ukrainischen Luftraums wird auf der Grundlage gemeinsamer Entscheidungen von der zuständigen Behörde für die Zivilluftfahrt und dem Verteidigungsministerium der Ukraine gewährleistet [66].

Somit besteht die staatliche Regulierung der ukrainischen Luftfahrt in der Festlegung von Regeln und Verfahren für die Nutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge und andere Objekte der Luftfahrtaktivitäten, um Funktionen zur Gewährleistung der nationalen Sicherheit und Verteidigung des Staates und zum Schutz der Bevölkerung zu erfüllen sowie den Bedürfnissen der Wirtschaft und der Bürger in Lufttransport und Luftfahrtarbeiten nachzukommen, und auch für die Durchführung von Flügen zu privaten Zwecken.

1.2 Rechtliche Grundlagen zur Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt

Ein wirksames juristisches Instrument zur rechtlichen Regulierung von Beziehungen, die zur Befriedigung der Bedürfnisse der Wirtschaft und der Bürger in Lufttransport und Luftfahrtarbeiten sowie für Flüge zu privaten Zwecken entstehen, sind Rechtsnormen. In der monografischen Literatur wird betont, dass „ein wichtiger Bestandteil der theoretischen Untersuchung der Rechtsquellen die Definition des Begriffs ‚Rechtsquelle‘ ist, die darauf abzielt, seine wesentlichen Merkmale zu klären und die Arten der Rechtsquellen herauszustellen“ [116, S. 35].

Bei der Untersuchung der Rechtsquellen identifizieren Wissenschaftler bestimmte wesentliche Merkmale. Zum Beispiel wird „unter einer Rechtsquelle ein normativ-rechtlicher Akt von Staatsorganen sowie von nichtstaatlichen Organisationen verstanden, die mit rechtsschöpferischen Funktionen ausgestattet sind, die die Form des Ausdrucks des Willens des gesamten Volkes darstellen, als einzige Träger von Rechtsnormen auftreten und ihnen allgemeinverbindliche Bedeutung verleihen“ [90, S. 15]; „ein in einer bestimmten äußeren Form verkörperter und mit der rechtlichen Kraft eines staatlich-vollziehenden Gebots ausgestatteter Akt, durch den gesellschaftliche Beziehungen reguliert und geschützt werden“ [174].

Andere Forscher heben unter den Merkmalen der Rechtsquellen Folgendes hervor: rechtsschöpferische Bedeutung; Inhalt in Form eines juristisch geformten staatlichen Willens; staatliche Verbindlichkeit und Garantie; eine besondere rechtliche Form; Festlegung der Grundlagen der rechtlichen Regulierung in bestimmten Bereichen des gesellschaftlichen Lebens“ [167, S. 20–27].

In der wissenschaftlichen Literatur wird das Rechtsquelle generell als ein juristisches Dokument charakterisiert, das die Eigenschaften einer fortlaufenden Verbindlichkeit in der Zeit besitzt und die Grundlage für die Anwendung von staatlichen Zwangsmitteln zur Erfüllung von Pflichten oder zum Schutz von subjektiven Rechten darstellt. „Die Verbindlichkeit der Rechtsquellen bedeutet die Notwendigkeit, das eigene Verhalten mit den rechtlichen Vorschriften in Einklang

zu bringen und hängt von ihrem Inhalt ab: Verpflichtungen zur Ausführung bestimmter Handlungen, Empfehlungen, sich an ein bestimmtes Verhalten zu halten, Möglichkeiten, eine bestimmte Vorschrift zur Befriedigung eigener Bedürfnisse zu nutzen“ [116, S. 92].

Außerdem wird Normativität als wesentliches Merkmal der Rechtsquellen angesehen, das sich durch Kompetenz (d.h. Erlassung eines Akts aus dem Kreis der Fragen, deren Regelung der Zuständigkeit dieses rechtsschöpferischen Subjekts unterliegt) und Hierarchie (ausgedrückt in der Abwesenheit von Widersprüchen seiner Vorschriften zu anderen Rechtsquellen mit höherer rechtlicher Kraft) kennzeichnet.

Die Aktualität der Untersuchung der Quellen des administrativ-rechtlichen Regulierens der Zivilen Luftfahrt wird auch dadurch erklärt, dass die administrativ-rechtlichen Normen zur Regelung gesellschaftlicher Beziehungen in diesem Bereich des gesellschaftlichen Lebens von der Werchowna Rada der Ukraine, dem Präsidenten der Ukraine, dem Kabinett der Minister der Ukraine sowie dem Ministerium für Infrastruktur und dem Staatlichen Luftfahrtamt erlassen werden. Internationale Abkommen, sowohl bilaterale als auch multilaterale, sollten als integraler Bestandteil des Systems der Quellen des administrativ-rechtlichen Regulierens der Zivilen Luftfahrt anerkannt werden. In wissenschaftlichen Studien „wird die Besonderheit der Rechtsquellen durch die dynamische Entwicklung und die Zunahme der Institute und Unterbereiche des Verwaltungsrechts erklärt“ [79, S. 3].

In diesem Zusammenhang stellt Professor Aver'yanov V.B. fest, dass ein so großer Bereich der Staatsverwaltung wie „Wirtschaftsverwaltung in verschiedene Bereiche aufgeteilt werden kann, einschließlich des Transports, und entsprechend dieser Aufteilung erfolgt auch die Aufteilung der Rechtsnormen, die zur rechtlichen Regulierung in dem entsprechenden Bereich der Staatsverwaltung dienen. Daraus können solche Unterbereiche des Verwaltungsrechts wie ... das Transportrecht hervorgehen“ [5, S. 128].

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die rechtliche Regulierung der Beziehungen im Bereich der zivilen Luftfahrt auf einer Vielzahl von Rechtsquellen basiert. Diese umfassen gesetzliche Bestimmungen, die von verschiedenen staatlichen und nichtstaatlichen Organen mit rechtsschöpferischen Funktionen erlassen werden, sowie internationale Übereinkommen und Abkommen. Die Normativität dieser Rechtsquellen, ihre hierarchische Organisation und die darin enthaltenen Vorschriften bilden die rechtliche Grundlage für die Verwaltung und Regulierung der zivilen Luftfahrt. Sie tragen zur Sicherstellung der Rechtsverbindlichkeit, zur Regelung und zum Schutz gesellschaftlicher Beziehungen in diesem Bereich bei und ermöglichen es, die gesellschaftlichen Bedürfnisse im Luftverkehr und in der Luftfahrtarbeit sowohl zu kommerziellen als auch zu privaten Zwecken zu befriedigen.

Die Quellen des administrativ-rechtlichen Regulierens der Zivilluftfahrt, die sich durch die Homogenität der gesellschaftlichen Beziehungen, die durch rechtliche Normen geregelt werden, vereinigen, bilden eine umfangreiche Basis von unstrukturierten normativ-rechtlichen Akten unterschiedlicher rechtlicher Stärke. Die normativ-rechtliche Regulierung gesellschaftlicher Beziehungen in einem Bereich wie der Zivilluftfahrt ist gekennzeichnet durch die Existenz nicht nur des Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine, sondern auch anderer Gesetze, untergesetzlicher Akte und internationaler Abkommen. Um diesen Aktienbestand in ein bestimmtes System zu bringen, ist es sinnvoll, sie zu klassifizieren, da „eine korrekt durchgeführte Klassifizierung, wie die Wissenschaftsgeschichte zeigt, gleichzeitig: a) die bisherigen Errungenschaften des entsprechenden Wissensgebiets zusammenfasst [29]; b) eine neue Seite in ihrer Entwicklung öffnet und somit den dialektischen Charakter der wissenschaftlichen Suche zeigt: a) der Prozess der Gewinnung neuen Wissens wird in gewissem Maße durch das bereits vorhandene Wissen bestimmt, b) neues Wissen reduziert sich nicht auf das alte als tiefergehendes, organisierteres, geordneteres, strukturierteres usw.“ [29; 30, S. 52]. Zudem können Schwierigkeiten dieser Art durch „die Klassifizierung von Rechtsakten, die diese Basis bilden“ [95, S. 8] überwunden werden.

Bei der Untersuchung der Quellen des Rechtsregulierens der Zivilluftfahrt sollte beachtet werden, dass es sich um ein System aller normativ-rechtlichen Quellen handelt. Basierend auf den Schlussfolgerungen von Vertretern der Rechtstheorie [116, S. 111], kann festgestellt werden, dass „die Quellen des Rechtsregulierens der Zivilen Luftfahrt die äußere Form der Existenz von Rechtsnormen in Form von schriftlichen Dokumenten sind, die innerhalb der Befugnisse der rechtsschöpferischen Subjekte gemäß einem speziellen Verfahren erlassen wurden, rechtliche Stärke und Verbindlichkeit zur Ausführung für die Subjekte der Luftfahrtaktivitäten in dem Teil haben, der sie betrifft, und die Politik des Staates widerspiegeln, die auf die Regulierung und den Schutz gesellschaftlicher Beziehungen im Bereich der Zivilen Luftfahrt abzielt“.

Die Frage der Systematik des ukrainischen Gesetzes im Bereich der Zivilen Luftfahrt und das System der administrativ-rechtlichen Normen in diesem Bereich sind untrennbar miteinander verbunden. Das System der administrativ-rechtlichen Normen bildet das Rechtsinstitut des administrativ-rechtlichen Regulierens der Zivilen Luftfahrt. Wie bekannt, stehen Rechtsnorm und Rechtsakt in einer Beziehung wie Inhalt und Form, da die Rechtsnorm als Regel des allgemeinen Verhaltens ihren Ausdruck und ihre Festlegung in einem normativ-rechtlichen Akt findet, dessen Inhalt sie ist. Allerdings sind normativ-rechtliche Akte nicht die einzige Form (oder Quelle) des Rechts, aber in der romanisch-germanischen (kontinentalen) Rechtsfamilie, zu der auch das ukrainische Rechtssystem gehört, sind sie zweifellos die Haupt- und verbreitetste Form des Rechts. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Begriffe „Gesetzgebung“ und „System normativ-rechtlicher Akte“ gleichgesetzt werden können. Auch die zweitwichtigste Rechtsform – der normativ-rechtliche Vertrag – darf nicht vergessen werden. Im Bereich des administrativ-rechtlichen Regulierens der Zivilen Luftfahrt in der Ukraine handelt es sich dabei hauptsächlich um internationale Akte (Erklärungen, Konventionen, Verträge, Memoranden usw.).

Das Gesetzgebungssystem der Ukraine im Allgemeinen und das Gesetzgebungssystem der Ukraine im Bereich der Zivilen Luftfahrt im Besonderen zeichnet sich durch Hierarchie aus. „Die normativ-rechtlichen Quellen, aus denen es besteht, sind durch unterschiedliche rechtliche Stärke gekennzeichnet, daher ist für ihre korrekte Interpretation und Anwendung ein eindeutiges und korrektes Verständnis dieses hierarchischen Systems von allen Subjekten der Luftfahrtaktivität erforderlich“ [121]. Vertreter der administrativ-rechtlichen Wissenschaft weisen darauf hin, dass „die Hierarchie administrativ-rechtlicher Normen die Hierarchie der Organe widerspiegelt, die sie erlassen haben“ [16, S. 12]. Dies gilt in vollem Umfang auch für normativ-rechtliche Akte, deren Hierarchie mit der Hierarchie des gesamten Systems der Staatsverwaltung verbunden ist. Tatsächlich fällt die Klassifizierung rechtlicher Normen und normativ-rechtlicher Akte in vielerlei Hinsicht mit den Kriterien und Arten zusammen [121].

Aus den genannten Gründen erscheint eine subordinative (d.h. hierarchische, vertikale) Klassifizierung aller normativen Quellen des administrativ-rechtlichen Regulierens der Zivilen Luftfahrt in der Ukraine, also nach ihrer rechtlichen Stärke, als sinnvoll. Hier können mehrere Ebenen unterschieden werden:

- Verfassung der Ukraine;
- internationale Verträge, die von der Werchowna Rada der Ukraine ratifiziert wurden (die meisten davon sind bilaterale und multilaterale Abkommen, aber Konventionen im Rahmen der ICAO nehmen bei der Regulierung dieses Bereichs internationaler Beziehungen einen zentralen Platz ein, da sie eine breite Palette von Subjekten abdecken) und intergouvernementale Abkommen;
- Gesetze der Ukraine (sowohl kodifizierte als auch nicht-kodifizierte);
- untergesetzliche Akte (oder administrative):
 - Beschlüsse der Werchowna Rada der Ukraine;
 - Dekrete des Präsidenten der Ukraine;
 - Beschlüsse des Ministerkabinetts der Ukraine;
 - interministerielle untergesetzliche Akte;

- behördliche untergesetzliche Akte – Anordnungen von Ministerien und anderen zentralen Exekutivorganen;
- lokale normative Akte.

Diese Klassifikation ist der oben genannten Klassifikation der normativen Quellen nach dem ausstellenden Subjekt ähnlich [121].

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die rechtliche Regulierung der Zivilen Luftfahrt in der Ukraine eine umfangreiche und vielschichtige Basis von Rechtsquellen umfasst, die von der Verfassung über internationale Verträge und nationale Gesetze bis hin zu untergesetzlichen und lokalen normativen Akten reicht. Die hierarchische Struktur dieser Quellen spiegelt die Hierarchie der staatlichen Verwaltung wider und ist entscheidend für das Verständnis und die korrekte Anwendung des Rechts im Bereich der Zivilen Luftfahrt. Dieser Bereich des Rechts ist dynamisch und entwickelt sich ständig weiter, was die Bedeutung einer sorgfältigen und aktuellen Klassifizierung und Analyse der geltenden Rechtsnormen unterstreicht.

Eine weitere sinnvolle Klassifizierung der normativ-rechtlichen Quellen besteht in der Einteilung nach dem Gegenstand der rechtlichen Regulierung, also nach den Beziehungen. Die Luftfahrtaktivität beinhaltet den Umgang mit Objekten erhöhter Gefahr. Daher zielt eine solche Aktivität darauf ab, Bedingungen für die sichere Nutzung von Luftfahrzeugen und der zugehörigen Infrastruktur zu schaffen, um die Bedürfnisse der Bevölkerung und des Staates in Bezug auf Transport, Luftfahrtarbeiten und die Befriedigung persönlicher Bedürfnisse zu erfüllen. Das geltende Gesetz enthält keine legale Definition von „Luftsicherheit“. Stattdessen wird gemäß Absatz 20 von Teil 1 des Artikels 1 des Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine die Luftsicherheit als ein Zustand des Bereichs der Zivilen Luftfahrt definiert, bei dem das Risiko von Schäden an Menschen oder Eigentum durch einen kontinuierlichen Prozess der Bestimmung des Gefahrenniveaus und dessen Management auf ein akzeptables Niveau reduziert und auf diesem Niveau gehalten oder weiter gesenkt wird, in Bereichen wie

Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umweltschutz, wirtschaftliche Sicherheit und Informationssicherheit [65].

Dementsprechend können die Quellen des administrativ-rechtlichen Regulierens der Zivilen Luftfahrt in der Ukraine, je nach Gegenstand der Regulierung, auch in folgende Arten unterteilt werden:

- im Bereich des administrativ-rechtlichen Regulierens der Luftsicherheit;
- im Bereich des administrativ-rechtlichen Regulierens der Flugsicherheit;
- im Bereich des administrativ-rechtlichen Regulierens des Umweltschutzes;
- im Bereich des administrativ-rechtlichen Regulierens der wirtschaftlichen Sicherheit;
- im Bereich des administrativ-rechtlichen Regulierens der Informationssicherheit.

Ein wichtiges Kriterium für die Klassifizierung ist der Geltungsbereich der normativen Quelle in Bezug auf Zeit, Raum und Personenkreis. Nach der zeitlichen Wirkung können ständige (die Mehrheit) und temporäre (in der Regel temporäre Regeln, Vorschriften, Anweisungen, Empfehlungen usw.) normative Quellen unterschieden werden. Das Vorhandensein temporärer normativ-rechtlicher Akte im Bereich des administrativ-rechtlichen Regulierens der Zivilen Luftfahrt kann als Mangel angesehen werden, aber es muss anerkannt werden, dass dieser Mangel nicht nur durch subjektive Gründe verursacht wird [121].

Die Grundlage für seine Existenz liegt in der Natur der Rechtsbeziehungen im Bereich des administrativ-rechtlichen Regulierens der Zivilen Luftfahrt: ihre Flüchtigkeit, Veränderlichkeit, starke Abhängigkeit von einer Vielzahl von Faktoren, von denen einer der wissenschaftlich-technische Fortschritt ist, der selbst Veränderungen impliziert. Das Konzept der temporären normativ-rechtlichen Akte ist relativ. Dazu gehören nicht nur solche, die dieses Wort im Titel tragen oder eine definierte Gültigkeitsdauer haben, nicht nur normative Akte der ehemaligen UdSSR, die durch nationale Gesetzgebung gemäß der Verfassung der Ukraine und den geltenden internationalen Abkommen ersetzt werden müssen, sondern auch solche, die ihrer Natur nach nicht in der Lage sind, solche Beziehungen auf

dauerhafter Basis zu regulieren - beispielsweise untergesetzliche Akte, wo ein Gesetz erforderlich ist. Schließlich werden untergesetzliche Akte nicht anstelle eines Gesetzes, sondern zur

Umsetzung und Weiterentwicklung seiner Bestimmungen erlassen. In den Bereichen gesellschaftlicher Beziehungen, die von den Gesetzen der Ukraine nicht geregelt sind, können untergesetzliche Akte gemäß den Prinzipien des Rechtsstaats und den Anforderungen von Artikel 92 der Verfassung der Ukraine ausschließlich als Ausnahme und nur vorübergehend erlassen werden [121].

Hinsichtlich der räumlichen Wirkung können internationale (universelle und regionale), nationalstaatliche und lokale (örtliche) normative Quellen unterschieden werden. Nach der Wirkung auf den Personenkreis können allgemein verbindliche und spezielle (die sich nur auf bestimmte Personengruppen beziehen, wie z.B. Passagiere, Leiter von Luftfahrtunternehmen, Mitglieder der Besatzung von Luftfahrzeugen usw.) normative Quellen unterschieden werden.

Die Anwendung der historischen Forschungsmethode, bei der normative Quellen in der Reihenfolge ihres Erlasses angeordnet werden, kann ebenfalls nützlich sein. Dies würde die Entwicklung dieses Rechtsinstituts illustrieren, bestimmte Trends und Muster dieser Entwicklung aufzeigen. Darüber hinaus ist der Zeitpunkt des Erlasses eines normativ-rechtlichen Aktes von entscheidender Bedeutung bei Vorhandensein von Kollisionen in normativen Akten gleicher rechtlicher Stärke, was in unserem Rechtssystem leider keine Seltenheit ist.

Zudem können alle normativen Quellen nach dem Zugangsmodus klassifiziert werden: für die allgemeine Nutzung, für den Dienstgebrauch, geheim [119; 121]. Diese Klassifizierungen helfen, ein klares Verständnis der verschiedenen Aspekte und Bereiche der rechtlichen Regulierung im Bereich der Zivilen Luftfahrt zu gewinnen und tragen dazu bei, die Anwendung und Interpretation der entsprechenden Gesetze und Vorschriften zu erleichtern.

Die vorgeschlagenen Methoden der Klassifizierung widersprechen sich keineswegs, sondern sind eng miteinander verbunden und überschneiden sich, wie oben gezeigt wurde. Daher wäre die umfassendste und effektivste Klassifizierung

diejenige, die so viele Kriterien wie möglich kombiniert. Unter Berücksichtigung dessen kann folgende Klassifizierung der normativen Quellen im Bereich der Regulierung der Zivilen Luftfahrt vorgeschlagen werden:

1. Internationale Ebene: Ratifizierte internationale Akte sind Teil der nationalen Gesetzgebung der Ukraine und haben in der Regel eine höhere rechtliche Stärke als alle anderen normativen Quellen, mit Ausnahme der Verfassung der Ukraine. Allerdings basiert die Wirkung nicht auf der Norm des internationalen Abkommens selbst, sondern auf der Norm des Gesetzes der Ukraine über ihre Ratifizierung, „dessen untrennbarer Teil der Text des internationalen Vertrags ist“ (Teil 1 des Artikels 9 des Gesetzes der Ukraine „Über internationale Verträge der Ukraine“ [155]).

Internationale Akte bilden die rechtliche Grundlage internationaler Beziehungen im Allgemeinen. Für unsere Forschungszwecke sind diejenigen von Interesse, die Beziehungen im Bereich der Regulierung internationaler Flüge regeln und im Grunde genommen internationale Standards in diesem Bereich setzen.

Artikel 3 des Gesetzes der Ukraine „Über internationale Verträge der Ukraine“ [155] klassifiziert internationale Verträge der Ukraine nach dem Kriterium des Abschlussgegenstands und unterscheidet drei große Gruppen:

- I. Zwischenstaatlich – abgeschlossen vom Präsidenten der Ukraine oder in seinem Namen – im Namen der Ukraine. Sie umfassen die wichtigsten internationalen Verträge im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt.
- II. II. Zwischenstaatlicher Vertrag – geschlossen vom Ministerkabinett der Ukraine oder in seinem Namen und in seinem Namen: zu wirtschaftlichen, handelsbezogenen, wissenschaftlichen und technischen, humanitären und anderen der Regierung übertragenen Fragen;
- III. III. Interdepartemental – abgeschlossen von Ministerien und anderen zentralen Exekutivorganen, Staatsorganen – im Namen von Ministerien, anderen zentralen Exekutivorganen, Staatsorganen zu

Angelegenheiten, die Ministerien und anderen zentralen Exekutivorganen zugewiesen sind [32; 110; 119; 121; 155].

Darüber hinaus kann der Teilnehmerkreis berücksichtigt werden:

Multilaterale Akte sind die Grundlage, auf der das gesamte System des Völkerrechts aufbaut. Dabei handelt es sich meist um Erklärungen und Konventionen.

Bilaterale Rechtsakte sind Vereinbarungen zwischen Staaten, die den von der Ukraine ratifizierten Erklärungen und Konventionen entsprechen müssen. Hier ist es notwendig, zwischenstaatliche Verträge, die von der Werchowna Rada der Ukraine ratifiziert wurden, und zwischenstaatliche Abkommen hervorzuheben [32; 110; 112].

Eine eigene Gruppe internationaler Rechtsakte sind die Beschlüsse zwischenstaatlicher (zwischenstaatlicher) Organisationen – zum Beispiel der Vereinten Nationen (UN), des Europarats, der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), Eurocontrol usw. Diese Gesetze sind grundsätzlich für alle Mitgliedsstaaten der jeweiligen Organisation bindend. Je nach Beitrittsreihenfolge können internationale Abkommen im Bereich der Luftsicherheit offen und geschlossen sein [87; 110; 121].

2. Nationale Ebene: Gekennzeichnet durch eine Hierarchie der normativen Quellen nach ihrer rechtlichen Stärke. Das System wird dadurch komplizierter, dass zwei Unterstufen berücksichtigt werden müssen:

2.1 Staatliche normative Akte: Gilt für das gesamte Territorium der Ukraine. Zu diesen zählen:

2.1.1 Akte mit Gesetzeskraft: Artikel 92 der Verfassung der Ukraine legt fest, welche gesellschaftlichen Beziehungen ausschließlich durch die Gesetze der Ukraine geregelt werden (insbesondere Artikel 92, Abschnitte 1, 5, 12, 14, 17, 19, 22) [80; 87].

2.1.2 Untergesetzliche Akte: Ein Großteil der rechtlichen Regelungen im Bereich der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilen Luftfahrt erfolgt durch untergesetzliche Akte. Der Umfang der gesellschaftlichen Beziehungen in

diesem Bereich, die durch untergesetzliche Akte geregelt werden, ist viel größer als der durch die Gesetze der Ukraine geregelte Bereich. Dies ist auch typisch für administrativ-rechtliche Beziehungen im Allgemeinen.

Die untergesetzlichen Akte haben den Vorteil der Schnelligkeit, was sie in einem Umfeld der Flüchtigkeit und Veränderlichkeit der gesellschaftlichen Beziehungen vorteilhaft macht. Der Staat und das Recht als sein Hauptinstrument der Regulierung müssen rechtzeitig auf Veränderungen in der Gesellschaft reagieren und sogar vorwegnehmen, um Fortschritt zu fördern und negativen, zerstörerischen Tendenzen vorzubeugen. Diese Vorteile können jedoch zum Nachteil werden, wenn versucht wird, mittels untergesetzlicher Akte Bereiche zu regulieren, die Stabilität benötigen.

2.1.2.1 Beschlüsse der Werchowna Rada der Ukraine (Oberstes Parlament der Ukraine) - stellen eine besondere Kategorie der untergesetzlichen Akte dar, da sie nicht von der Exekutive, sondern von der gesetzgebenden Gewalt erlassen werden. Sie sind spezifisch, da sie in der Regel Gesetze der Ukraine in Kraft setzen. Einige Beschlüsse der Werchowna Rada werden anstelle von Gesetzen erlassen und haben einen vorübergehenden Charakter, um eine rechtliche Lücke in einem bestimmten Bereich zu füllen. Gemäß den Prinzipien des Rechtsstaats und der Rechtsstaatlichkeit sollten solche Beschlüsse so schnell wie möglich durch Gesetze der Ukraine ersetzt werden.

Somit wurde der Beschluss der Werchowna Rada der Ukraine „Über das Konzept (Grundlagen der Staatspolitik) der nationalen Sicherheit der Ukraine“ vom 16. Januar 1997, Nr. 3/97-BP, im Zusammenhang mit der Verabschiedung des Gesetzes ungültig der Ukraine „Auf der Grundlage der nationalen Sicherheit“ am 19. Juni 2003 „Sicherheit der Ukraine“ [156]. Der grundlegende Unterschied zwischen Beschlüssen der Werchowna Rada der Ukraine und Gesetzen liegt in ihrer Rechtskraft – denn ein Beschluss ist eine Satzung. Dies ist auf den Unterschied im Annahmeverfahren zurückzuführen, das viel einfacher ist als das Gesetzgebungsverfahren, wodurch Resolutionen zu einem operativeren Instrument werden. Aber das komplexe Verfahren der Verabschiedung von Gesetzen ist

notwendig, um es inhaltlich und formal so perfekt wie möglich zu machen und alle Lücken, Kollisionen und Ungenauigkeiten aus dem Text zu beseitigen. Die Frage der Rechtmäßigkeit der Annahme von Verwaltungsakten durch die Werchowna Rada der Ukraine ist im Allgemeinen umstritten, da dies das Vorrecht der Exekutive und nicht der Legislative ist. Darüber hinaus umfasst die Gesetzgebung der Ukraine im Bereich der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt keine Beschlüsse der Werchowna Rada der Ukraine, bei denen es sich um Rechtsakte zur Anwendung von Rechtsnormen handelt [11; 39; 121].

2.1.2.2 Dekrete des Präsidenten der Ukraine;

2.1.2.3 Beschlüsse des Kabinetts der Minister der Ukraine;

2.1.2.4 Behördliche normative Rechtsakte.

In Bezug auf behördliche normative Akte (d.h. Akte der Ministerien, staatlichen Komitees und anderer Exekutivorgane, außer dem Kabinett der Minister der Ukraine) müssen diese, insbesondere wenn sie sich auf die Rechte, Freiheiten und rechtmäßigen Interessen der Bürger beziehen oder einen zwischenbehördlichen Charakter haben, beim Justizministerium und seinen lokalen Organen registriert werden [50; 88]. Im Bereich der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilen Luftfahrt handelt es sich dabei um Erlasse des Ministeriums für Verkehr und Kommunikation, weiterhin gültige Erlasse des Ministeriums für Verkehr der Ukraine und der staatlichen Luftfahrtbehörde der Ukraine. Solche untergesetzlichen Akte treten erst nach diesem Verfahren in Kraft. Dies ist ein sehr wichtiger Aspekt, um die Prinzipien der Rechtsstaatlichkeit und des Rechtsstaats in der Ukraine zu gewährleisten. Die staatliche Registrierung zielt darauf ab, die Qualität der normativen Regelung zu verbessern, indem Lücken und Widersprüche zwischen untergesetzlichen Akten beseitigt werden, sowie die Nichtübereinstimmung untergesetzlicher Akte mit Gesetzen und internationalen Verträgen der Ukraine zu verhindern und die Überschreitung der Befugnisse durch Exekutivorgane durch die Annahme untergesetzlicher Akte außerhalb ihres Kompetenzbereichs zu verhindern [50; 88; 121]. Dies wird durch die "Durchführung einer rechtlichen Prüfung des untergesetzlichen Aktes auf

Übereinstimmung mit dem geltenden ukrainischen Recht erreicht, nach deren Abschluss eine entsprechende Stellungnahme abgegeben und der untergesetzliche Akt in das staatliche Register und das Einheitliche Staatsregister normativer Rechtsakte eingetragen wird" [165, S. 133]. Dennoch gibt es heute Fälle, in denen nicht alle untergesetzlichen Akte, die der staatlichen Registrierung durch das Justizministerium unterliegen, zur Registrierung eingereicht werden, sie aber dennoch faktisch in Kraft sind, obwohl sie juristisch nicht gültig sind. Solche Fälle deuten auf eine "unzureichende Qualität des staatlichen Managements in diesem Bereich und die Ineffizienz des Mechanismus zur Umsetzung der Gesetzgebung über die obligatorische Registrierung solcher untergesetzlicher normativer Rechtsakte in der Ukraine" hin [50; 165, S. 134].

2.1.2.5 Lokale normative Akte – gelten nur für die Bevölkerung der entsprechenden territorialen Einheiten oder für die Mitarbeiter des Luftfahrtsektors oder seiner strukturellen Abteilungen. Diese Normen haben viel gemeinsam mit Unternehmensvorschriften (wie z.B. die Satzung eines Luftfahrtunternehmens), obwohl sie nicht gleichgesetzt werden können. Dazu gehören insbesondere von Luftfahrtunternehmen entwickelte und mit der staatlichen Luftfahrtverwaltung abgestimmte Passagier-, Gepäck- und Frachtbeförderungsregeln, Technologien für die Begleitung in kontrollierten Bereichen von Fluggesellschaften, Programme für Flugsicherheit und Qualitätskontrolle von Fluggesellschaften, Flughäfen usw. [50; 121].

Besonders hervorzuheben sind die geltenden normativen Rechtsakte der ehemaligen Sowjetunion im Bereich der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilen Luftfahrt. Dies sind hauptsächlich Anordnungen des Ministeriums für Zivilluftfahrt der UdSSR, die Luftfahrtregeln, staatliche Standards der UdSSR (GOST) sowie branchenspezifische Leitlinien (OST, RD) genehmigen. Solche Akte sollten schrittweise durch entsprechende Akte der Ukraine ersetzt werden. Dieser Prozess sollte aufgrund der Erfüllung internationaler Verpflichtungen durch die Ukraine und ihres außenpolitischen Programms zur Integration in die Europäische Union beschleunigt werden, die eine Angleichung der ukrainischen

Gesetzgebung im Bereich der zivilen Luftfahrtsicherheit an weltweite, insbesondere europäische Standards vorsehen [121].

Ein bedeutender Teil der Rechtsnormen im Bereich der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilen Luftfahrt umfasst Normen, die sowohl juristische als auch technische Aspekte beinhalten. Dazu gehören die Normen der Luftfahrtregeln, staatlichen Standards, Lufttüchtigkeitsnormen usw. Diese Normen sind hauptsächlich in behördlichen und lokalen untergesetzlichen Akten enthalten [121].

Aus der vorgeschlagenen Klassifizierung geht hervor, dass das System der ukrainischen Gesetzgebung im Allgemeinen und im Bereich der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilen Luftfahrt im Besonderen auf der Verfassung der Ukraine als dem Hauptgesetz des Staates basiert. Gemäß der Verfassung der Ukraine werden internationale Verträge abgeschlossen und Gesetze erlassen, die nicht den von der Werchowna Rada ratifizierten internationalen Verträgen widersprechen dürfen. Auf dieser Grundlage und zur Gewährleistung ihrer Umsetzung erlassen die Exekutivorgane untergesetzliche Akte, die der Verfassung der Ukraine, internationalen Verträgen, ratifiziert durch die Werchowna Rada, und den Gesetzen der Ukraine entsprechen müssen. Darüber hinaus dürfen untergesetzliche Akte, die in ihrer rechtlichen Kraft niedriger sind, nicht denen widersprechen, die eine höhere rechtliche Kraft haben. Daher ist eine der wichtigsten Aufgaben der rechtlichen Gewährleistung des staatlichen Managements der Sicherheit der Zivilen Luftfahrt die Identifizierung und Beseitigung von Kollisionen zwischen Rechtsnormen sowie die Entwicklung einer einheitlichen Auslegung und Anwendungspraxis. Letzteres bedeutet nicht notwendigerweise die Anerkennung eines rechtlichen (gerichtlichen und administrativen) Präzedenzfalles als Rechtsquelle des ukrainischen Rechts, obwohl dies positive Folgen für die administrativ-rechtliche Regulierung der Zivilen Luftfahrt in der Ukraine haben könnte. Eine einheitliche Auslegung und Anwendung von Rechtsnormen ist eine wichtige Voraussetzung für die administrativ-rechtliche Regulierung der Zivilen Luftfahrt, die Einhaltung der

Rechtsstaatlichkeit und des Vorrangs des Rechts in diesem Bereich. Die Sicherheit der Zivilen Luftfahrt ist ein so empfindlicher Gegenstand des rechtlichen Schutzes und der Regulierung, dass ein Fehler in der Rechtsanwendung oft nicht korrigiert werden kann und zu einer Katastrophe führt [121].

Die Hauptprobleme der rechtlichen Regulierung der Zivilen Luftfahrt liegen in der niedrigen Qualität der normativen Rechtsquellen. In Übereinstimmung mit der Meinung von A. Tkachuk über die Hauptgründe für die niedrige Qualität der Gesetze [185, S. 4] glauben wir, dass dieselben Gründe auch zur niedrigen Qualität der untergesetzlichen Akte führen.

Bei der Betrachtung der Qualität eines normativen Rechtsakts oder Vertrags kann man sie in zwei Aspekten betrachten: die Qualität des Inhalts und die Qualität der Form, die zusammen ein dialektisches Ganzes bilden. Daher sollten die Regeln der Normgestaltung sowohl Anforderungen an die Form als auch an den Inhalt eines Gesetzentwurfs stellen. Das Hauptkriterium zur Bewertung der Qualität des Inhalts sollte unserer Meinung nach die Übereinstimmung der Normen eines normativen Akts mit den gesellschaftlichen Beziehungen sein, die er zu regulieren bestimmt ist (in diesem Fall sprechen wir von administrativ-rechtlichen Beziehungen im Bereich der Zivilen Luftfahrt), seine Rechtmäßigkeit, Aktualität (Notwendigkeit), Angemessenheit, Adäquatheit, Effektivität der rechtlichen Wirkung [50; 121]. Die Rechtmäßigkeit eines normativen Rechtsakts sollte anhand der Kriterien seiner Übereinstimmung mit den allgemeinen Rechtsprinzipien, die in der Verfassung der Ukraine, anderen Gesetzen der Ukraine und internationalen Verträgen, die von der Werchowna Rada ratifiziert wurden, insbesondere den Prinzipien der Rechtsstaatlichkeit und Gesetzlichkeit, bewertet werden. Die Aktualität impliziert in erster Linie die Notwendigkeit staatlicher Regulierung bestimmter Luftfahrtbeziehungen und ist eng mit der Zweckmäßigkeit des normativen Akts verbunden (d.h. die Übereinstimmung seiner rechtlichen Wirkung mit dem gesetzten Ziel). Die Adäquatheit bedeutet, dass die Gesetzgebung nicht hinter dem Entwicklungsstand der gesellschaftlichen Beziehungen zurückbleiben darf, da sie sonst zu juristischen Fesseln für die Luftfahrtbranche wird oder von

den Rechtssubjekten ignoriert wird. In der zivilen Luftfahrtsicherheit sind beides gleichermaßen gefährlich und haben katastrophale Folgen. Der Effektivitätskriterium impliziert nicht nur die Erfüllung der Aufgaben des normativen Rechtsakts und die Erreichung des Endziels, sondern auch den Vergleich der erzielten Ergebnisse mit den aufgewendeten Anstrengungen [50; 121].

Die Qualität der Form sollte auf der Grundlage solcher Kriterien wie Systematik (eine bestimmte logische Struktur, Abstimmung der strukturellen Elemente, ihre Funktionalität und Einheit), Zugänglichkeit (der Text des normativen Akts sollte in einfacher und verständlicher Sprache verfasst sein, Definitionen der verwendeten Begriffe enthalten; nach Möglichkeit sollten unnötige Abkürzungen, interne und externe Verweise, unbestimmte Hypothesen, Dispositionen, Sanktionen, unvollständige Listen, worunter der aktuelle PKU und leider nicht nur dieser leidet, vermieden werden), Konsistenz (die Teile des Textes dürfen keine widersprüchlichen Bestimmungen enthalten, die Anzahl der Ausnahmen von den Regeln der Disposition muss klar festgelegt sein usw.), juristische Genauigkeit (was die präzise und eindeutige Verwendung von Begriffen, das Fehlen von Lücken und Widersprüchen beinhaltet) bewertet werden [121]. Insgesamt gibt es keine Notwendigkeit, in dieser Arbeit die allgemeinen Anforderungen an normative Rechtsakte zu untersuchen, da dieses Thema in der wissenschaftlichen Literatur viel gründlicher untersucht wurde. Insbesondere stimmen wir voll und ganz mit den Anforderungen von Robert K. Berdgeron und A. Tkachuk an "ein qualitativ hochwertiges Gesetz" überein [185, S. 72-78]. Daher werden wir nur über die Anforderungen an einen normativen Akt sprechen, wenn dies die Spezifika des Bereichs der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilen Luftfahrt erfordern [121].

Im Bereich der rechtlichen Absicherung der zivilen Luftfahrt stehen der Regierung der Ukraine eine Reihe von Problemen gegenüber, die in folgende Gruppen unterteilt werden können:

1. Mängel im Inhalt: Die häufigsten davon sind Lücken, Widersprüche in der Gesetzgebung, die Veralterung rechtlicher Normen, die Nichtübereinstimmung mit weltweiten Standards in der normativen Absicherung der zivilen Luftfahrt usw.

2. Mängel in der Form: Geringes Niveau der Systematisierung (unvollständige Kodifikation), zahlreiche interne und externe Verweise usw.

Rechtliche Widersprüche zwischen normativen Rechtsakten verschiedener oder derselben Behörde sind keine Seltenheit. Sie entstehen, wenn konkrete Lebensumstände, auf die eine Rechtsnorm angewendet werden soll, den Hypothesen von Normen mit unterschiedlichen Dispositionen oder Sanktionen entsprechen. Rechtliche Widersprüche verursachen der Gesellschaft und dem Staat großen Schaden, da sie eine rechtliche Grundlage für unterschiedliche Interpretationen und Anwendungen von Rechtsnormen schaffen, was wiederum breite Möglichkeiten für Korruption und andere Missbräuche eröffnet. Widersprüche zwischen den Normen von Gesetzen und untergesetzlichen Akten, die das Prinzip der Rechtmäßigkeit verletzen, untergraben die Autorität des Gesetzes und verwandeln es in eine bloße Deklaration. So entsprechen beispielsweise die Bestimmungen der untergesetzlichen Akte im Bereich der zivilen Luftfahrt oft nicht den Normen des aktuellen Luftfahrtkodex der Ukraine, was nicht zuletzt auf die Veralterung seiner rechtlichen Normen zurückzuführen ist. Änderungen im Gesetz werden ungleichmäßig vorgenommen: Unterrechtliche Akte passen sich aufgrund ihrer Natur schneller und leichter an neue Bedingungen an als Gesetze [121]. So wurde in der Ukraine seit dem Inkrafttreten des Luftfahrtkodex von 1993 die Bezeichnung und der Status der führenden staatlichen Behörde im Bereich der zivilen Luftfahrt mehrmals geändert, aber dies spiegelte sich in keiner Weise im Text des Luftfahrtkodex wider: Bis 2009 legte Artikel 3 des Luftfahrtkodex [122] die Regulierung der zivilen Luftfahrtaktivitäten dem Ministerium für Verkehr der Ukraine auf, das seit 2006 nicht mehr existierte. Diese Bezeichnung blieb auch zwischen 2004 und 2006 unverändert, als diese Funktionen tatsächlich von einer separaten zentralen Exekutivbehörde - der Staatlichen Luftfahrtbehörde - wahrgenommen wurden. Die Bestimmungen von

Kapitel XVI des Luftfahrtkodex [122], insbesondere Artikel 89, 90, 96-102, die die rechtliche Verantwortung festlegen sollten, verwiesen tatsächlich auf das geltende Gesetz ohne Angabe einer spezifischen Rechtsquelle, die befolgt werden sollte. Leider wurden einige untergesetzliche Rechtsakte gemäß dem Luftfahrtkodex von 1993 entwickelt, was die rechtliche Regulierung der Branche erschwerte und zumindest den "Geist" des Prinzips verletzt, das in Absatz 22 Absatz 1 Artikel 92 der Verfassung der Ukraine [80] verankert ist.

Das Vorhandensein von Widersprüchen in Rechtsakten derselben rechtlichen Stärke erschwert die Rechtsanwendung erheblich. Es ist klar, dass in solchen Fällen der später erlassene Akt maßgebend sein sollte. Hierbei sollte jedoch beachtet werden, dass es allgemeine und spezielle Normen gibt (abhängig vom Grad der Verallgemeinerung der Disposition). In diesem Zusammenhang kann eine spezielle Norm als "Ausnahme von der allgemeinen Regel betrachtet werden, die festgelegt wird, um unter den in ihrer Hypothese genannten zusätzlichen Fakten ein spezielles statt eines allgemeinen Prinzips anzuwenden" [16, S. 12; 121].

Die Hauptprobleme im Bereich der rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt bestehen darin, dass die Qualität der normativen Rechtsquellen niedrig ist. Dies umfasst sowohl Mängel im Inhalt als auch in der Form der Rechtsakte. Rechtskollisionen, insbesondere zwischen Rechtsakten derselben Rechtskraft, stellen ein erhebliches Problem dar und können zu unterschiedlichen Interpretationen und Anwendungen der Rechtsnormen führen, was wiederum Raum für Korruption und Missbrauch öffnet. Die Lösung dieser Probleme erfordert eine umfassende Überprüfung und Reform des bestehenden Rechtsrahmens, um die Konsistenz, Aktualität und Übereinstimmung mit internationalen Standards zu gewährleisten.

Die Unbestimmtheit von Begriffen in verschiedenen Rechtsakten (zum Beispiel in Bezug auf die Komponenten eines unrechtmäßigen Eingriffs in den Luftfahrtkodex der Ukraine und das staatliche Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt) ist ein verbreiteter Mangel in der ukrainischen Gesetzgebung im Bereich der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt. Der im

Luftfahrtgesetz verbreitete Begriff "Akt des unrechtmäßigen Eingriffs" wird beispielsweise im Verwaltungs- und Strafrecht überhaupt nicht verwendet, was nach Meinung der Experten ein wesentlicher Mangel des Kodex für Verwaltungsübertretungen (KUAP) und des Strafgesetzbuches der Ukraine (KKU) ist. Es sollte berücksichtigt werden, dass in der ukrainischen Luftfahrtgesetzgebung Begriffe oft nur für den jeweiligen spezifischen Rechtsakt definiert werden. Zum Beispiel spricht das staatliche Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt in Abschnitt II von der Bedeutung von Begriffen, "die in diesem Programm verwendet werden" [121; 135].

Es sollte auch auf Kollisionen hingewiesen werden, die zwischen nationalem und internationalem Recht im Bereich der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt auftreten. Eine positive Entwicklung in dieser Frage ist die Verankerung in Artikel 19 des Gesetzes der Ukraine "Über internationale Verträge der Ukraine", nach dem "geltende internationale Verträge der Ukraine, deren Verbindlichkeit von der Werchowna Rada der Ukraine bestätigt wurde, Teil des nationalen Rechts sind, und im Falle von Abweichungen zwischen den Bestimmungen des nationalen Rechts und internationalen Verträgen die Bestimmungen des internationalen Vertrags gelten" [121; 155]. Hier muss jedoch ein wichtiger Punkt beachtet werden: Diese Norm enthält die Hypothese "deren Verbindlichkeit von der Werchowna Rada der Ukraine bestätigt wurde" [155]. Das bedeutet, dass nicht alle "geltenden internationalen Verträge der Ukraine" laut der Rechtsnorm "Teil des nationalen Rechts" sind, sondern nur jene, die der Ratifikation unterliegen und durchlaufen haben. Teil 2 von Artikel 9 des Gesetzes der Ukraine "Über internationale Verträge der Ukraine" [155] enthält eine Liste von Vertragstypen (nach Vertragsgegenstand), die der Ratifikation unterliegen [44]. Darunter befinden sich beispielsweise Verträge: die Rechte, Freiheiten und Pflichten von Menschen und Bürgern betreffen (Absatz "б" Teil 2 Artikel 9); über die Teilnahme der Ukraine an zwischenstaatlichen Bündnissen und anderen zwischenstaatlichen Vereinigungen (Organisationen), Systemen der kollektiven Sicherheit (Absatz "r" Teil 2 Artikel 9); deren Umsetzung Änderungen der Gesetze

der Ukraine oder die Annahme neuer Gesetze der Ukraine erfordert (Absatz "e" Teil 2 Artikel 9); andere internationale Verträge, deren Ratifikation durch einen internationalen Vertrag oder ein Gesetz der Ukraine vorgesehen ist (Absatz "e" Teil 2 Artikel 9) [121; 155].

Die Funktionen der Koordination der staatlichen Politik in Bezug auf die Ratifikation und Umsetzung internationaler Verträge liegen beim Außenministerium, das gemäß Absatz 3 von Artikel 4 und Absatz 4 von Artikel 12 des Gesetzes der Ukraine "Über internationale Verträge der Ukraine" berechtigt ist, Vorschläge für die Genehmigung internationaler Verträge der Ukraine durch den Präsidenten der Ukraine oder das Kabinett der Minister der Ukraine zu unterbreiten [155]. Gemäß dem Inhalt von Absatz 3 von Artikel 4 des Gesetzes der Ukraine "Über internationale Verträge der Ukraine" [155] reicht das Ministerium für Verkehr und Kommunikation Vorschläge für den Abschluss internationaler Verträge der Ukraine zusammen mit dem Außenministerium der Ukraine ein [121].

Die Kritik an der Praxis der Annahme "neuer Gesetze der Ukraine ohne rechtliche Prüfung ihrer Übereinstimmung mit dem internationalen Recht und den vorherigen Verpflichtungen der Ukraine" ist völlig berechtigt. Artikel 4 des Gesetzes der Ukraine "Über internationale Verträge der Ukraine" [155] sieht nur das Verfahren für die Einreichung von Vorschlägen für den Abschluss internationaler Verträge der Ukraine vor. Die in diesem neuen Gesetz der Ukraine "Über internationale Verträge der Ukraine" [155] vorgeschlagenen Änderungen wurden in Absatz 5 von Artikel 4 nur teilweise berücksichtigt.

Ein weiteres Problem ist das Schließen von Lücken in der Gesetzgebung, die genauso schädlich sind wie rechtliche Kollisionen. Das unbestimmte Gesetz schafft Unklarheiten im Verständnis und in der Anwendung der Rechtsnorm durch Gerichte und andere staatliche Organe, was Möglichkeiten für verschiedene Missbräuche eröffnet und die Autorität des Gesetzes insgesamt untergräbt. Besondere Besorgnis erregen Lücken in der Gesetzgebung, Mehrdeutigkeit bei der Verwendung von Begriffen, Kollisionen zwischen internationalem und nationalem

Recht in Bezug auf die Qualifikation bestimmter Handlungen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden [112; 121]. Der KUAP [51] zeichnet sich hauptsächlich durch eine referenzielle Struktur der Rechtsnormen aus, ohne dabei anzugeben, wo die Norm, auf die verwiesen wird, enthalten ist. Die überwiegende Mehrheit der Begriffe wird im KUAP [70] ohne Erläuterung des Inhalts verwendet.

In der Ukraine hat sich eine negative Praxis entwickelt, Gesetzeslücken durch Auslegungen der Exekutive zu schließen, was laut dem in der Verfassung der Ukraine (Artikel 6) [80] verankerten Prinzip der Gewaltenteilung ausschließlich in die Zuständigkeit der Judikative, insbesondere des Verfassungsgerichts der Ukraine (Absatz 2 von Artikel 147 der Verfassung der Ukraine [80]), fällt. Solche Aktivitäten der Exekutive verstoßen gegen die Verfassung und die Gesetze der Ukraine, untergraben den grundlegenden Grundsatz eines Rechtsstaates – das Prinzip der Rechtsstaatlichkeit – und sind die Grundlage für Korruption und andere Amtsmissbräuche.

Es gibt einen Trend zur verstärkten Regulierung der Maßnahmen der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt durch nachgeordnete Rechtsakte. In den letzten Jahren gab es viele positive Entwicklungen in der Rechtsetzung der führenden Behörde für Zivilluftfahrt. Erstens werden Entwürfe veröffentlicht und zur öffentlichen Diskussion auf der offiziellen Internetseite vorgelegt, was durch Einbeziehung von Wissenschaftlern und verstärkte gesellschaftliche Kontrolle zur Verbesserung ihrer Qualität beitragen soll. Zweitens decken die vorgeschlagenen Verordnungsentwürfe einen erheblichen Bereich bisher unregelter Beziehungen ab, zielen auf die Beseitigung von Gesetzesmängeln ab und passen sie an weltweite und europäische Standards an [121].

Gleichzeitig hat die untergeordnete Rechtssetzung einen wesentlichen Mangel: Einige gesellschaftliche Beziehungen im Bereich der Zivilluftfahrt können nicht durch nachgeordnete Rechtsakte ohne Verletzung von Teil 1 von Artikel 92 der Verfassung der Ukraine [121] geregelt werden. Anordnungen

können Gesetze nicht ersetzen. Die Werchowna Rada der Ukraine hätte neben dem verabschiedeten Gesetz der Ukraine "Über das staatliche Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt" [135], unter Anwendung eines systematischen Ansatzes, Gesetze "Über das staatliche Programm für die ökologische Sicherheit der Zivilluftfahrt", "Über das staatliche Programm für die Flugsicherheit" [121], "Über das staatliche Programm für die wirtschaftliche Sicherheit der Zivilluftfahrt", "Über das staatliche Programm für die Informationssicherheit der Zivilluftfahrt" erlassen oder die in dem Luftfahrtkodex der Ukraine genannten Elemente der Sicherheit der Zivilluftfahrt in einem einzigen Gesetz "Über das staatliche Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt" zusammenfassen sollen.

Ein ernsthafter Mangel in der nationalen Rechtsgrundlage im Bereich der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt ist die Veralterung vieler ihrer Normen. Zum Beispiel wurde ein grundlegendes Rechtsdokument wie das Konzept für die Entwicklung der Zivilluftfahrt der Ukraine durch den Beschluss des Ministerkabinetts der Ukraine vom 28. Dezember 1996 genehmigt und ist somit über 12 Jahre veraltet. Dies beeinflusst nicht nur die Entwicklung der Zivilluftfahrt im Allgemeinen, sondern auch speziell die Sicherheit der Zivilluftfahrt negativ [121].

Es ist notwendig, auf der Grundlage einer Analyse des Zustands und der Dynamik der Umsetzung der Bestimmungen dieses Konzepts, dringend (optimalerweise durch ein Gesetz) ein neues Konzept für die Entwicklung der Zivilluftfahrt zu genehmigen. Außerdem sollte im neuen Luftfahrtkodex der Ukraine unbedingt die Genehmigung eines neuen Konzepts für die Entwicklung der Zivilluftfahrt vorgesehen werden, mindestens alle 5 Jahre. Das gilt auch für das staatliche Programm zur Regulierung der Zivilluftfahrt - derzeit verfügt die Ukraine nur über das staatliche Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, in dem Maßnahmen zur Regulierung von Flügen, zur ökologischen Sicherheit der Zivilluftfahrt, zur wirtschaftlichen und informationellen Sicherheit einfach nicht vorgesehen sind [121]. Darüber hinaus ist der Aktionsplan zur organisatorischen Unterstützung der Umsetzung des staatlichen Programms für die Sicherheit der

Zivilluftfahrt [120] in vielen seiner Bestimmungen veraltet und bedarf einer Anpassung, insbesondere aufgrund signifikanter Änderungen im System der staatlichen Verwaltung der Zivilluftfahrt. Außerdem sollte der Plan, unserer Meinung nach, eine klarere Regelung der geplanten Maßnahmen vorsehen, deren Durchführungszeitraum in den meisten Fällen innerhalb von 2 bis 3 Jahren angegeben werden sollte.

Angesichts des strategischen außenpolitischen Kurses der Ukraine auf Integration in die Europäische Union ist es äußerst wichtig, die nationale Gesetzgebung und die normative Tätigkeit an europäische Standards anzupassen [121]. In der Strategie für die Integration der Ukraine in die Europäische Union steht die Anpassung der Gesetzgebung der Ukraine an die Gesetzgebung der EU an erster Stelle unter den Integrationsrichtungen [151]. Der Kurs auf eine solche Anpassung ist auch in den Gesetzen der Ukraine verankert. Ihre konzeptionelle Grundlage bildet das Gesetz der Ukraine "Über das landesweite Programm zur Anpassung der Gesetzgebung der Ukraine an die Gesetzgebung der Europäischen Union" [121; 153]. Das Gesetz der Ukraine "Über das staatliche Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt" besagt, dass die Ukraine in Fragen der Flugsicherheit mit ausländischen Staaten und internationalen Organisationen zusammenarbeitet (Artikel 34) [135]. Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, die Gesetzgebung zur Flugsicherheit an internationale Standards anzupassen (Artikel 46) [121; 135].

Die Anpassung der Rechtsgrundlage der Ukraine im Bereich der Zivilluftfahrt an die Gesetzgebung der Europäischen Union ist heute aus objektiven Gründen erforderlich und dringend notwendig. Die Anerkennung der Ukraine durch die internationale Gemeinschaft, die ihren Platz in der modernen Welt bestimmen wird, hängt nicht zuletzt davon ab, ob sie sich den weltweiten Standards in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens annähern kann. Es muss nicht gesagt werden, dass ein so wichtiger Bereich wie die Zivilluftfahrt nicht sicher funktionieren kann, wenn die Qualität der rechtlichen Grundlage unzureichend ist.

Um das nationale Gesetzgebungswerk und die Rechtssetzungstätigkeit in Einklang mit den europäischen Standards zu bringen, ist es notwendig, allgemeine

Grundsätze zur Angleichung der normativ-rechtlichen Basis zu entwickeln, die die Tätigkeit der zivilen Luftfahrt der Ukraine regelt, und die Konzeption zur Entwicklung der normativ-rechtlichen Basis der zivilen Luftfahrt der Ukraine unter Berücksichtigung der Integrationsstrategie in die EU zu bestätigen [121]. Das staatliche Programm für die Sicherheit der zivilen Luftfahrt (Punkt 46) überträgt teilweise diese Funktionen auf eine speziell ermächtigte Behörde für Fragen der Sicherheit der zivilen Luftfahrt, die "mit internationalen Organisationen der zivilen Luftfahrt" zusammenarbeitet, um "die Gesetzgebung im Bereich der Luftfahrtsicherheit in Übereinstimmung mit internationalen Standards zu bringen" [118; 135].

Die EU-Standards im Bereich der Luftfahrtsicherheit können in allgemeine, die die EU-Standards für Gesetzgebung und Rechtssetzung im Allgemeinen darstellen, und spezielle, die sich konkret auf die Sicherheit der zivilen Luftfahrt beziehen, unterteilt werden. Was die ersteren betrifft, so sind diese Standards durch eine Reihe von Rechtsakten der EU festgelegt, wie zum Beispiel: der Sutherland-Bericht; die Entschließung des Rates vom 8. Juni 1993 über die Qualität der Gesetzgebung in der Union; der Beschluss des Rates 93/662/EG vom 6. Dezember 1993, der die Verfahrensordnung des Rates annimmt; die interinstitutionelle Vereinbarung vom 20. Dezember 1994 "Beschleunigte Arbeitsmethode für die offizielle Kodifizierung von Gesetzgebungsakten"; der Bericht der Gruppe unabhängiger Experten für die Vereinfachung der Gesetzgebung und Verwaltung vom 21. Juni 1995; der Kommentar der Kommission zu diesem Bericht vom 29. November 1995; die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 4. Juli 1996; Bessere Gesetzgebung 1995: Bericht der Kommission an den Europäischen Rat [Madrid] über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit, der Vereinfachung und Kodifizierung CSE (95) 580; Bessere Gesetzgebung 1996: Bericht der Kommission an den Europäischen Rat [Madrid] über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit, der Vereinfachung und Kodifizierung CSE(96)7 und so weiter [121; 151].

Die oben aufgeführten Leitlinien zur Qualität der Gesetzgebung in der EU sind durch eine interinstitutionelle Vereinbarung zwischen der Europäischen Kommission, dem Europäischen Rat und dem Europäischen Parlament vom 22. Dezember 1998 bestätigt. Das endgültige Ziel dieser Empfehlungen ist es, den Zugang zum EU-Recht zu erleichtern [121; 171], die Qualität und Konsistenz der Gesetzesvorlagen, die Offenheit des Gesetzgebungsprozesses, die Planung und Koordination, sowie sorgfältiges Monitoring und Analyse zu gewährleisten [217].

Die europäische Erfahrung in der Gesetzgebung kann für die Ukraine nicht nur im Kontext ihres zukünftigen Beitritts zur Europäischen Union nützlich sein, sondern schon jetzt, da unser Gesetzgebungswerk die gleichen Mängel aufweist [121]. Insbesondere enthält die Entschließung des Rates vom 8. Juni 1993 nützliche Empfehlungen für die Anwendung einheitlicher Begriffe und einer vereinheitlichten Struktur des Rechtsaktes (Kapitel / Teil / Artikel / Absatz), eine klare Definition der festgelegten Rechte und Pflichten, des Zeitpunkts des Inkrafttretens des Gesetzes, der Vermeidung unnötiger Abkürzungen, langer Sätze, ungenauer Verweise auf andere Gesetze, sich überschneidender Verweise, politischer Aussagen, die keine rechtliche Bedeutung haben, überholter Bestimmungen, die nicht dem geltenden Recht entsprechen, und so weiter [85, S. 65; 121]. In anderen Akten wird darauf hingewiesen, dass die Gesetzgebung klar, einfach, präzise und dem Gesetzestyp entsprechend sein muss; sie muss die Personen berücksichtigen, die davon betroffen sind; der Vorzug wird kurzen Bestimmungen gegeben, deren Inhalt die Menschenrechte gewährleisten muss; es wird auf die Notwendigkeit einer konsistenten Terminologie, der Vermeidung mehrdeutiger Interpretationen, der Minimierung der Anzahl interner und externer Verweise hingewiesen; es wird eine klare Angabe der aufgehobenen oder geänderten Bestimmungen und der Daten der Änderungen, der Dauer der Gültigkeit (in Form von Tag/Monat/Jahr) vorgeschrieben, und eine einheitliche Struktur des Rechtsaktes festgelegt (Titel, der den Regelungsgegenstand widerspiegeln soll; Präambel; Hauptinhalt - Rechte und Pflichten; falls erforderlich - Anhänge) [121].

Heute kann festgestellt werden, dass sich in der Europäischen Union das Konzept der Einfachheit und Transparenz der Gesetzgebung gegenüber dem Konzept ihrer Professionalität (im Sinne der Ausrichtung auf Fachjuristen und nicht auf den Durchschnittsbürger) durchgesetzt hat, und klare Kriterien für die Bewertung der Texte des EU-Rechts festgelegt wurden [45, S. 740]. Allerdings muss auch die Vereinfachung der Gesetzestexte überlegt und differenziert angegangen werden. Die Vereinfachung der Form soll durch eine klare Definition der Rechte und Pflichten, die Ersetzung spezieller juristischer Begriffe durch allgemein gebräuchliche Wörter, die Definition aller Begriffe, die im Gesetz verwendet werden, erfolgen, aber ohne die Qualität des Inhalts zu beeinträchtigen. Darüber hinaus benötigen nicht alle Gesetze eine solche Vereinfachung. Hier kann die Erfahrung Österreichs und Deutschlands nützlich sein, um die spezifischen Bedürfnisse der Nutzer zu berücksichtigen: Gesetze von allgemeiner gesellschaftlicher Bedeutung, die von gewöhnlichen Bürgern ohne spezielle Ausbildung häufig verwendet werden, werden in vereinfachter Form verfasst [85, S. 71]. Spezielle Gesetze, die hauptsächlich von Fachleuten verwendet werden, können nicht ohne spezielle Terminologie auskommen, deren Definition im Gesetz nicht dazu dient, sie den Fachleuten zu erklären, sondern ihre mehrdeutige Interpretation zu verhindern [121].

Zu diesen zweifellos nützlichen und für die Ukraine aktuellen allgemeinen Empfehlungen möchten wir einige, unserer Meinung nach wichtige, spezifische Probleme und Lösungswege für die ukrainische Gesetzgebung im Bereich der Zivilluftfahrt hinzufügen. Ein wesentlicher Mangel der ukrainischen Gesetzgebung, die die Verantwortlichkeit für Verstöße im Luftverkehr regelt, ist ihre mangelnde Zugänglichkeit für den Durchschnittsbürger. Die unzureichende Strukturierung des Deliktgesetzes (insbesondere des Strafgesetzbuches der Ukraine , des Verwaltungsgesetzbuches der Ukraine erschwert die Nutzung für Personen ohne juristische Ausbildung, was im Widerspruch zu den EU-Normen steht, die unter anderem in den Schlussfolgerungen des Edinburgher Europäischen Rates [45, S. 7–40], der Interinstitutionellen Vereinbarung über gemeinsame Leitlinien

für die Qualität der Gesetzgebung im europäischen Recht [97] enthalten sind. Zur Lösung dieses Problems halten wir es für sinnvoll, Kapitel 10 des des Verwaltungsgesetzbuches der Ukraine [71] in separate Teile (Unterkapitel) aufzuteilen, die einzelne Artikel enthalten sollten, die sich jeweils mit Verstößen in verschiedenen Verkehrsbereichen sowie im Kommunikationsbereich befassen [121].

Auch Abschnitt XI des Strafgesetzbuches der Ukraine [84] sollte in Zukunft in separate Abschnitte aufgeteilt werden, die sich jeweils mit Verbrechen in verschiedenen Verkehrsbereichen befassen. In Zukunft ist es notwendig, die ukrainische Gesetzgebung unter Berücksichtigung der EU-Normen zu überarbeiten, die eine einheitliche Struktur des normativen Rechtsaktes vorschreiben: Kapitel / Teil / Artikel / Absatz. Heute muss festgestellt werden, dass selbst die Struktur nationaler normativer Rechtsakte nicht einheitlich ist. Das Strafgesetzbuch der Ukraine [84] (in zwei Teile unterteilt (allgemein und speziell) und in Abschnitte untergliedert, die aus Artikeln bestehen), das Verwaltungsgesetzbuch (unterteilt in Abschnitte, die Kapitel enthalten, die aus Artikeln bestehen), das Luftfahrtgesetz (unterteilt in Abschnitte, die aus Artikeln bestehen). Das Strafgesetzbuch und das Verwaltungsgesetzbuch sind in strukturelle Elemente von drei Ebenen unterteilt, aber diese Elemente werden unterschiedlich benannt. Das Luftfahrtgesetz hat eine zweistufige Struktur, ebenso wie die meisten gewöhnlichen Gesetze. Im Luftfahrtgesetz, im Verwaltungsgesetzbuch, im Strafgesetzbuch sollten große Artikel (die aus vielen Teilen bestehen), wo dies die logische Struktur nicht beeinträchtigt, in mehrere separate Artikel aufgeteilt werden. Eine mögliche und einfachere Methode zur Verbesserung der Form dieser Gesetze ohne deren Umstrukturierung, die keine großen Anstrengungen und Kosten erfordert: die Teile aller Artikel sollten mit lateinischen Zahlen nummeriert werden, um eine Verwechslung mit der Nummerierung der Punkte in einigen Artikeln zu vermeiden. Eine solche einfache Verbesserung würde die Nutzung der Gesetzgebung für das Luftfahrtpersonal, von

denen die meisten keine juristische Ausbildung haben, sowie andere Bürger erheblich erleichtern [121].

Das ukrainische Gesetz "Über das staatliche Programm für die Sicherheit der zivilen Luftfahrt" [135] hat eine für ein Gesetz untypische Struktur: Es besteht aus zwei Teilen: dem eigentlichen Gesetz und dem beigefügten Programm. Die nummerierten Teile des Programms sind nicht benannt, was zweifellos die Nutzung nicht nur für den Durchschnittsbürger, sondern auch für Fachleute erschwert.

Erhebliche formale Mängel weisen untergesetzliche Akte im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt auf. So haben die meisten dieser Akte eine sehr unpraktische Struktur, die ihre Nutzung erschwert. Der Hauptmangel bleibt die unzureichende Strukturierung - große Textabschnitte ohne Überschriften und interne Nummerierung (keine Nummerierung von Unterabschnitten, nur Absätze sind nummeriert). Als positives Beispiel kann die Struktur der normativen Rechtsakte der ehemaligen Staatsluftfahrtbehörde herangezogen werden, die, trotz aller Mängel inhaltlicher Art, unserer Ansicht nach eine optimale Struktur haben: Absätze, Unterabschnitte usw. werden entsprechend 1, 1.1, 1.1.1 usw. gekennzeichnet. Dies macht normative Akte selbst sehr komplexer Struktur benutzerfreundlich. Daher ist die Einführung einheitlicher Anforderungen an Inhalt und Form normativer Rechtsakte sowie an den Gesetzgebungsprozess notwendig, insbesondere sollte das Aufheben von Kompetenzakten ohne gleichzeitiges Inkrafttreten neuer Akte strikt verboten werden. Eine solche Praxis, die den Staatsorgan selbst nicht abschafft, zerstört die rechtliche Grundlage seiner Tätigkeit und schafft ein "rechtliches Vakuum", was den Grundsatz der Gesetzmäßigkeit untergräbt [83; 121].

Die Feststellung der unzureichenden Qualität der ukrainischen Gesetzgebung, insbesondere im Bereich der verwaltungsrechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt, sollte mit der Meinung von O. I. Yushchik übereinstimmen, dass einer der Hauptgründe in der schlechten Qualität des Gesetzgebungsprozesses in der Ukraine liegt, verursacht durch das Fehlen eines systematischen Ansatzes zur

Verwaltung dieses Prozesses. Die Notwendigkeit, Systematik in die rechtliche Regulierung des Verwaltungshandelns einzuführen, wird auch von anderen Wissenschaftlern betont. V. B. Aver'yanov weist dabei auf die Notwendigkeit hin, die Übereinstimmung aller aktuellen Rechtsdokumente im Bereich der Verwaltungsorganisation mit den Kompetenzakten zu gewährleisten [43, S. 22].

Aber das Problem ist, dass solche Akte, die die Zuständigkeiten der staatlichen Verwaltungsorgane im Bereich der Zivilluftfahrt bestimmen, selbst erhebliche Mängel aufweisen. Die Hauptmängel sind ein unzureichend hohes Niveau des normativen Aktes (untergesetzlicher Akt, wo ein Gesetz erforderlich wäre), der temporäre Charakter vieler Akte, eine große Anzahl von Lücken und Widersprüchen usw. Darüber hinaus sind die meisten der Kompetenzakte untergesetzlich und haben daher eine geringere rechtliche Kraft, was zu einer Instabilität führt, die an Flüchtigkeit grenzt. Die Möglichkeit, leicht Änderungen und Ergänzungen vorzunehmen, ist unserer Meinung nach unerwünscht für Kompetenzakte, da sie Ungewissheit, Unvorhersehbarkeit, Willkür und damit Verantwortungslosigkeit in der Staatsverwaltung verursacht [121]. Ein bezeichnendes Beispiel dafür war das Jahr 2006, als innerhalb von sechs Monaten (im Mai-Juni und im November) aufgrund untergesetzlicher Akte [134; 145; 146; 162; 164] grundlegende Veränderungen im System der staatlichen Verwaltung der Zivilluftfahrt stattfanden. Eine solche Situation macht das ukrainische Luftverkehrssystem zur Geisel der politischen Situation im Land. Man kann nicht leugnen, dass Politik auch Gesetze beeinflusst, aber sie sind weniger anfällig für solche Veränderungen aufgrund des komplizierteren Verfahrens ihrer Annahme [121]. Daher sollten solche untergesetzlichen Akte ausschließlich als vorübergehend gelten, mit klaren und knappen Fristen, innerhalb derer ein entsprechender Gesetzentwurf ausgearbeitet und der Werchowna Rada der Ukraine vorgelegt werden muss. In diesem Zusammenhang stellt Professor V. B. Aver'yanov fest, dass die gesetzliche Regelung der Funktionen, Befugnisse und des Verfahrens der Tätigkeit der Exekutivorgane priorisiert werden muss [8, S. 27; 121].

Negativ auf die Zugänglichkeit von normativen Rechtsakten, insbesondere von Gesetzen im Bereich der verwaltungsrechtlichen Regulierung der Luftfahrt, wirkt sich der Missbrauch der Verweisungs- und Blankettstruktur der Rechtsnorm aus. Dies macht das Gesetz unspezifisch, sogar deklarativ, und erschwert seine Interpretation und Anwendung. Eine Möglichkeit, dieses Problem zu lösen, ist die Systematisierung, am besten in Form der Kodifizierung der Gesetzgebung [121].

Daher scheint die beste Lösung für die genannten Probleme eine weitere Systematisierung in Form der Kodifizierung der Luftfahrtgesetzgebung (Gesetzesakte) zu sein. In der Ukraine gibt es bereits einen kodifizierten normativen Akt im Bereich der Zivilluftfahrt - das Luftfahrtgesetz der Ukraine [122]. Seine Hauptmängel sind die unvollständige Kodifizierung und die Veralterung einiger Normen. Es wäre sinnvoll, alle Normen anderer Gesetze, die die Sicherheit der Luftfahrt betreffen, in einen separaten Abschnitt "Sicherheit der Zivilluftfahrt" des Luftfahrtgesetzes aufzunehmen [121].

Es ist notwendig, in einem neuen Luftfahrtgesetz die Aktivitäten der Kleinluftfahrt zu regeln, zu der Sportflugzeuge, Heißluftballons, Ultraleichtflugzeuge und Amateurflugzeuge gehören. Natürlich erfordert eine solche Arbeit erhebliche Anstrengungen, aber sie ist gerechtfertigt, wenn es gelingt, das Ziel zu erreichen - alle Lücken und Widersprüche zu beseitigen, die Gesetzgebung einfacher und transparenter zu gestalten (aber nicht auf Kosten der Bestimmtheit des Kodex), insbesondere da dies auch von den Standards der Europäischen Union gefordert wird, verständlicher für Personen ohne spezielle Ausbildung, leicht zu interpretieren und anzuwenden. Auf gesetzlicher Ebene müssen auch die organisatorischen Grundsätze der Umsetzung der Gesetzesnormen festgelegt werden [121].

Diese Arbeit erfordert viel Zeit und erheblichen Aufwand, aber sie wird gerechtfertigt sein, wenn es gelingt, das Ziel zu erreichen - alle Lücken und Widersprüche zu beseitigen, die Gesetzgebung einfacher und transparenter zu gestalten, leicht zu interpretieren und anzuwenden. Dadurch werden die bestehenden rechtlichen Widersprüche und Lücken in der Gesetzgebung beseitigt,

was in der Ukraine den Zustand der verwaltungsrechtlichen Regulierung der Luftfahrtsicherheit im Besonderen und der Regulierung der Zivilluftfahrt im Allgemeinen verbessern sollte [121]. So wird eine normale rechtliche Grundlage für die tatsächliche verwaltungsrechtliche Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine geschaffen.

Die speziellen Standards der zivilen Luftfahrtsicherheit werden von uns separat betrachtet, in der Reihenfolge, die durch die Logik dieser Studie bestimmt wird, daher werden wir uns in diesem Abschnitt auf ihre Auflistung beschränken. Die internationalen Standards in diesem Bereich sind hauptsächlich die Standards und empfohlene Praktiken der ICAO, von denen viele Bestimmungen speziell die Gesetzgebung im Bereich der Zivilluftfahrtsicherheit betreffen. Die ICAO-Standards sind für alle Mitgliedstaaten verbindlich. Die empfohlene Praxis der ICAO enthält zwar keine verbindlichen Anforderungen, aber die Mitgliedstaaten müssen sie einhalten [135]. Die EU-Standards sind in einer Reihe von EU-Dokumenten und deren Organen enthalten, wie JAA/EASA, ECAC usw.

Die wichtigsten internationalen Standards im Bereich der Luftsicherheit sind in den ICAO-Dokumenten enthalten. Zunächst die Chicagoer Konvention "Über die internationale Zivilluftfahrt" und die Anhänge 17, 18 dazu, sowie das Sicherheitshandbuch zum Schutz der Zivilluftfahrt vor Akten der unrechtmäßigen Einmischung - ICAO Doc 8973. Darüber hinaus sind eine Reihe internationaler Konventionen von Bedeutung, die auf die Bekämpfung von Akten unrechtmäßiger Einmischung in die Luftfahrt abzielen.

Die EU erkennt und wendet die Standards und empfohlenen Praktiken der ICAO an. Daher enthalten die wichtigsten Standards, die die EU im Bereich der Luftsicherheit anwendet, sowohl internationale (Anhang 17 [1] sowie ICAO Doc 8973) als auch EU-eigene Dokumente (ECAC-Luftfahrtsicherheitspolitik, auch bekannt als Doc 30). Doc 8973 und Doc 30 sind als "Dienstgebrauch" gekennzeichnet, daher wird ihr Inhalt hier nicht diskutiert. Es sei nur erwähnt, dass sie zur Entwicklung der Bestimmungen des Anhangs 17 angenommen wurden, die sie konkretisieren und detaillieren.

Anhang 17 [1] zur Chicagoer Konvention enthält eine Reihe von Standards für die Gesetzgebung im Bereich der Zivilluftfahrtsicherheit. So enthält Standard 3.1.1 des Anhangs 17 die Anforderung, dass die Staaten nationale Luftfahrtsicherheitsprogramme entwickeln [1]. Anhang 17 enthält auch konkrete Standards, denen ein nationales Luftfahrtsicherheitsprogramm entsprechen muss: in gedruckter Form existieren, auf nationaler Gesetzgebung basieren und ihr nicht widersprechen, den tatsächlichen Bedingungen im Staat entsprechen, in Zusammenarbeit mit allen interessierten Parteien entwickelt werden [1]. Man kann sagen, dass die Ukraine diese Anforderungen insgesamt erfüllt hat, da am 20. Februar 2003 das derzeit gültige Gesetz der Ukraine "Über das staatliche Programm der zivilen Luftfahrtsicherheit" [135] unterzeichnet wurde. Dies ist eine bedeutende Errungenschaft, wenn man bedenkt, dass viele ICAO-Mitgliedstaaten nicht einmal ein solches Programm auf untergesetzlicher Ebene haben [121]. Es muss jedoch auch auf negative Aspekte hingewiesen werden. Wie wir in anderen Abschnitten erwähnt haben, hat dieses Gesetz erhebliche Mängel (Widersprüche und Lücken) und bedarf daher entsprechender Änderungen und Ergänzungen. Die meisten Bestimmungen des Gesetzes erfordern die Schaffung eines Mechanismus für ihre Umsetzung in untergesetzlichen Akten [121].

Es ist auch wichtig, die Bestimmung des Standards 3.1.4. des Anhangs 17 zu beachten, der die Staaten verpflichtet, zeitnah und regelmäßig Änderungen an den nationalen Luftfahrtsicherheitsprogrammen vorzunehmen, unter Berücksichtigung der modernen internationalen Anforderungen, der Entwicklung von Wissenschaft und Technik [1]. Die empfohlene Praxis 2.2. des Anhangs 17 und Anhang 9 beziehen sich auf die "Vereinfachung von Formalitäten" und legen fest, dass das nationale Luftfahrtsicherheitsprogramm nicht die effiziente Funktion der Zivilluftfahrt behindern darf [1; 83; 121].

Die meisten internationalen und europäischen Luftfahrtstandards können dem Bereich der Flugsicherheit zugeordnet werden. Internationale Standards sind in der Chicagoer Konvention und den Anhängen 1–4, 6, 8, 10–15, 18 dazu sowie in den ICAO-Dokumenten enthalten. Die EU-Standards in diesem Bereich sind in

der Eurocontrol-Konvention und den JAA/EASA-Dokumenten enthalten. Um das nationale Gesetzgebung im Bereich der Zivilluftfahrt an internationale und europäische Standards anzupassen, wurden von der ukrainischen Staatsluftfahrtbehörde die Gemeinsamen Luftfahrtanforderungen JAR-147 [143], JAR-66 [142], JAR-145 [141], JAR-21 [139], JAR-OPS 1 [140] und JAR-FCL 1, 2, 3, 4 [138] eingeführt. Allerdings fehlen die Texte der Gemeinsamen Luftfahrtanforderungen (genauer gesagt, deren offizielle Übersetzung) in diesen Anordnungen, sind also nicht offiziell veröffentlicht, was ihre rechtliche Gültigkeit, gelinde gesagt, diskutabel macht.

Die wichtigsten internationalen Standards im Bereich der ökologischen Sicherheit der Zivilluftfahrt sind im Anhang 16 der Chicagoer Konvention [1] und anderen Dokumenten enthalten.

1.3 Internationale praktische Erfahrung bei der Umsetzung organisatorischer und rechtlicher Grundlagen im Bereich der Zivilluftfahrt

Das ukrainische Gesetzgebung im Bereich der Zivilluftfahrt befindet sich derzeit in einem Reform- und Verbesserungsprozess, dessen Ziel im Aspekt der Liberalisierung des Luftverkehrs die Schaffung von Bedingungen ist, unter denen der Luftverkehr stabil wachsen kann, ohne die Sicherheit der Flüge und die Luftsicherheit zu verringern. Langfristig ist das Hauptziel der Liberalisierung die Etablierung der günstigsten und effektivsten wirtschaftlichen und Handelsbeziehungen zwischen den Staaten und die maximale Förderung des Wachstums und der Entwicklung der Wirtschaft im nationalen und regionalen Maßstab sowie die Gewährleistung des Rechts jeder Nation auf bedeutungsvolle Teilnahme am internationalen Luftverkehr [121].

Die Liberalisierung des internationalen Luftverkehrs bedeutet die Gewährung freien Zugangs zum Markt des internationalen Luftverkehrs. Dieser Zugang besteht aus drei Arten von Rechten: dem Recht auf Routen, das in der vereinbarten geografischen Beschreibung der Route oder Routen besteht, auf denen Luftverbindungen durchgeführt werden können; dem Recht auf Betrieb, das darin besteht, wie Betreiber bestimmt und Flugzeuge betrieben werden können; dem Recht auf Transport (kommerzielle Rechte), das in der Erlaubnis zur Durchführung kommerzieller Aktivitäten im eigenen Luftraum besteht, die einem ausländischen Luftfahrtunternehmen erteilt wird [47; 121; 168].

Ein charakteristisches Merkmal eines europäischen Staates ist das Vorhandensein einer entwickelten Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Luftverkehr. Die günstige geografische Lage der Ukraine, die vorhandenen Luftwege und Luftkorridore zum Überqueren der Staatsgrenze bestätigen, dass die Zivilluftfahrt unter der Bedingung eines angemessenen rechtlichen Rahmens zu einem Faktor unumkehrbarer europäischer Integrationsprozesse werden kann.

Das ukrainische Luftverkehrssystem ist auf dem Weg zur Integration in das gesamteuropäische System. „Die Europäische Integration umfasst die Entwicklung politischer, wirtschaftlicher und kultureller Beziehungen der Ukraine zur Europäischen Union. Langfristig könnte das Ergebnis solcher Beziehungen der Beitritt der Ukraine als vollwertiges Mitglied der Europäischen Union sein“ [58; 218].

Die Organisation des Luftverkehrs, die Flugsicherung, die meteorologische Unterstützung der Zivilluftfahrt erfolgt durch das Staatliche Unternehmen für Luftverkehrsdienste der Ukraine (Ukraeroruh).

Als neuer Akteur des internationalen Rechts wurde die Ukraine nach Erlangung ihrer Unabhängigkeit im Jahr 1992 das 172. Mitgliedsland der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) [40], die heute 191 Länder umfasst. Die ICAO ist ein weltweit führender Förderer und Koordinator der Prozesse der wirtschaftlichen Liberalisierung und der Sicherung der Flug- und Luftsicherheit im internationalen Luftverkehr. Und gemäß den Anforderungen dieser Organisation werden in der Ukraine seit 2000 regelmäßige Audits der Fähigkeit staatlicher Luftfahrtbehörden zur Gewährleistung der Flugsicherheit durchgeführt. Die Ergebnisse der Audits bestätigen die Übereinstimmung nationaler Kontrollmaßnahmen für die Luftsicherheit mit den internationalen Standards und der empfohlenen Praxis der ICAO.

Seit 2001 wird in der Ukraine die Sammlung von Fluginformationsdaten (AIR Ukraine) veröffentlicht, deren Format den ICAO-Standards entspricht und alle notwendigen Fluginformationsdaten umfasst. Unter Berücksichtigung der Empfehlungen der ICAO hat die Regierung beschlossen, auf das Weltgeodätische System 1984 (WGS-84) umzusteigen [38]. Seit 2001 werden im ukrainischen Luftraum die ICAO-Kreuzungsebenen sowie der verkürzte minimale vertikale Trennungsstandard angewendet, was sich positiv auf die Anpassung des Streckennetzes mit den europäischen Staaten ausgewirkt hat [218].

Am 5. Dezember 2011 trat das Memorandum of Understanding zwischen der Ukraine und der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation über das kontinuierliche Monitoring des Universal Safety Oversight Audit Programms in Kraft, das am 18. November 2011 vom Leiter der Staatlichen Luftfahrtverwaltung der Ukraine und dem Generalsekretär der ICAO unterzeichnet wurde.

Die Zusammenarbeit der Ukraine mit der ICAO wird über das Europäische und Nordatlantische Büro der ICAO in Paris gewährleistet. Genau dort werden Maßnahmen von regionaler Bedeutung organisiert, die ständige Verbesserung des Europäischen Aeronautischen Plans umgesetzt und die Arbeit von spezialisierten Arbeitsgruppen (EANPG, FLOE, MET, AIS, zur Flugsicherheit, zur Luftfahrtstatistik, zu Lufttransportfragen, zu rechtlichen Fragen, zum Transport gefährlicher Güter usw.) durchgeführt [218].

In Zukunft könnte die ICAO als globales Regulierungszentrum genutzt werden, wo sich Staaten treffen, um Zugangsrechte zu Märkten auf verschiedenen Ebenen auszutauschen. Mit Hilfe der Organisation könnten Staaten sie als Forum nutzen, in dem einzelne Länder mit potenziellen Partnerländern Fragen des Marktzugangs und damit verbundene regulatorische Fragen auf bilateraler oder multilateraler Ebene diskutieren. Dies würde eine Schwäche des derzeitigen bilateralen Systems einzelner, aber nicht miteinander verbundener Verhandlungen überwinden, das mit hohen Kosten verbunden ist, viel Zeit in Anspruch nimmt und keinen effizienten Prozess zur Lösung von Marktzugangsfragen bietet. Die Anerkennung der Notwendigkeit, sich an die neuen Marktrealitäten im Hinblick auf die Regulierung anzupassen, ist der erste Schritt in Richtung der Entwicklung eines letztendlich kohärenteren Ansatzes zur wirtschaftlichen Regulierung und des Ziels, ein multilaterales Abkommen abzuschließen. Die ICAO als Forum könnte diese Harmonisierung und das Erreichen solcher Ziele fördern [218].

Der Beitritt der Ukraine zur Chicagoer Konvention über die internationale Zivilluftfahrt (in Kraft getreten am 4. April 1947) fördert die Entwicklung und Verbesserung der Grundlagen für nationale Normen. Die Chicagoer Konvention, die das Prinzip der staatlichen Souveränität anerkennt, hat jedem Staat das Recht

eingräumt, den Luftverkehr innerhalb seines Territoriums, die kommerzielle Tätigkeit von Luftverkehrsunternehmen und die Gerichtsbarkeit über Beförderungen zu regeln.

Die Chicagoer Konvention legt allgemeine Anforderungen an die Zivilluftfahrt bei der Durchführung internationaler Flüge fest. Es geht um Prinzipien und Regeln des Flugverkehrs, die Registrierung von Luftfahrzeugen und deren Dokumentation, die Untersuchung von Luftfahrtunfällen, die Festlegung technischer Normen usw. Die Konvention regelt auch den Betrieb von Flughäfen, Bodennavigationshilfen und -diensten und die Beilegung von Streitigkeiten. Die Teilnahme an der Konvention fördert die Entwicklung und Annahme internationaler Standards in der Zivilluftfahrt, die als Anhänge zur Chicagoer Konvention hinzugefügt werden (18 Anhänge) [218].

Wie jedes Phänomen der rechtlichen Realität, die äußere Form der Existenz von Rechtsquellen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Nutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge (Zivilluftfahrt) regeln, kann und sollte in ihrer Dynamik, d.h. in einem historisch-rechtlichen Aspekt betrachtet werden. Seit der Unabhängigkeit der Ukraine wurden eine Reihe von Rechtsakten unterschiedlicher rechtlicher Tragweite sowohl im Bereich des Transports im Allgemeinen als auch der rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt im Besonderen erlassen, die "die rechtliche Grundlage für die Annäherung des ukrainischen Luftfahrtrechts an den *acquis communautaire* bilden" [47]. Die Annahme des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens zwischen der Ukraine, den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten, das durch das Gesetz der Ukraine vom 10.11.94 Nr. 237/94-BP ratifiziert wurde [158], bestätigte die politische Ausrichtung unseres Staates. Laut dem Abkommen "vereinbaren die Parteien, dass das Prinzip der Freiheit des Transits von Waren eine wesentliche Voraussetzung für das Erreichen der Ziele dieses Abkommens ist, und jede Partei gewährleistet den ungehinderten Transit von Waren, die aus dem Zollgebiet stammen oder für das Zollgebiet der anderen Partei bestimmt sind" [158; 218].

Darüber hinaus wurde durch das Dekret des Präsidenten der Ukraine vom 11.06.1998 Nr. 615/98 [151] die Strategie für die Integration der Ukraine in die Europäische Union verabschiedet. Einer der Hauptbereiche des Integrationsprozesses ist die Anpassung der ukrainischen Gesetzgebung an die Anforderungen der Europäischen Union, einschließlich des Verkehrsgesetzes. Dies wird durch die Teilnahme unseres Staates "an den Konventionen des Europarats, die gemeinsame Standards für diese Organisation und die EU festlegen, unterstützt. Die Implementierung des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens" [121; 192] ist ein Schritt dieser rechtlichen Anpassung.

Das Ziel und die Aufgabe der Durchführung des nationalen Programms zur Anpassung der Gesetzgebung der Ukraine an das Gesetz der Europäischen Union, das durch das Gesetz der Ukraine vom 18.03.2004 Nr. 1629-IV [137] verabschiedet wurde, "bestimmen die vorrangigen Bereiche, in denen die Gesetzgebung der Ukraine angepasst wird. Dazu gehören technische Regeln und Standards sowie Verkehr, und die Beziehungen in diesen Bereichen werden, unserer Meinung nach, durch eine große Anzahl von Quellen des sekundären Gesetzes des *acquis communautaire*: Richtlinien und Verordnungen geregelt. Gemäß den Bestimmungen dieses Programms hat sich die Ukraine verpflichtet, Akte des *acquis communautaire* in den genannten Bereichen ins Ukrainische zu übersetzen" [47; 121; 218].

„In Anbetracht der Tatsache, dass bestimmte Bestimmungen der bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Ukraine und den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft, die im Widerspruch zu den Rechtsnormen der Europäischen Gemeinschaft stehen, in Einklang mit diesen gebracht werden müssen, um eine solide rechtliche Grundlage für die Luftverkehrsdienste zwischen der Ukraine und den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft zu schaffen und die Kontinuität solcher Luftverkehrsdienste zu erhalten“ [197], wurde durch den Erlass des Präsidenten der Ukraine das Abkommen zwischen der Ukraine und der Europäischen Gemeinschaft über bestimmte Aspekte des Luftverkehrs [19; 118; 121] genehmigt.

Unter den „sekundären“ Rechtsquellen der EU nehmen Verordnungen, insbesondere Luftfahrtverordnungen, einen hervorragenden Platz ein, da durch sie die Vereinheitlichung erfolgt, die „das effektivste Mittel der Integrationsbemühungen“ [206, S. 51] darstellt. Eines der wichtigsten Merkmale der Verordnung ist ihre einheitliche Anwendung in allen Mitgliedstaaten der EU, was die Möglichkeit ausschließt, sie durch nationale Rechtsakte zu ersetzen. In der Literatur wird dazu angemerkt, dass im Falle von Konflikten zwischen ihr und irgendeiner nationalen Norm die Verordnung den absoluten Vorrang hat, was die Annahme von nationalen Gesetzen ausschließt, die den Bestimmungen der Verordnung widersprechen könnten [132; 218; 221].

Darüber hinaus wurde die Systematik zur Erhebung von Flugsicherungsgebühren in Übereinstimmung mit den Eurocontrol-Standards an die Standards des Einheitlichen Europäischen Luftraums angepasst und alle regionalen Flugverkehrskontrollzentren automatisiert. Die Integration in den Gemeinsamen Luftraum, die eine Anpassung des Systems der wirtschaftlichen Regulierung des Luftverkehrs an das EU-Recht vorsieht, ist heute eine der Prioritäten der Branchenentwicklung.

Das Abkommen über den Gemeinsamen Luftraum besteht aus zwei Teilen [220, S. 27]:

1. Harmonisierung der nationalen Gesetzgebung mit dem EU-Recht im Bereich der Flugsicherheit und Flugverkehrskontrolle.

2. Gewährleistung des gegenseitigen Marktzugangs in der Luftfahrtbranche: Markt für Luftverkehrsdienstleistungen, Produktion und Wartung von Luftfahrzeugen, Ausbildung von Luftfahrtpersonal usw. zu gleichen Bedingungen für alle Mitglieder des Gemeinsamen Luftraums.

Am 6. und 7. März 2007 fand in Brüssel ein Arbeitstreffen statt, dessen Ziel es war, den Kontext und Inhalt des zukünftigen Abkommens zwischen der Ukraine und der EU über den Gemeinsamen Luftraum sowie eine Reihe anderer Fragen im Bereich der Luftfahrtbeziehungen im Rahmen der Ukraine-EU, insbesondere in Bezug auf die weitere Modernisierung der ukrainischen

Luftfahrtgesetzgebung zur rechtmäßigen Harmonisierung mit den EU-Regeln und die Vorstellung des Szenarios der schrittweisen Annahme von EU-Standards und -Gesetzgebung im Luftfahrtbereich durch die EU-Seite zu diskutieren. Beide Seiten vereinbarten auch, technische Fragen durch Arbeitstreffen zwischen der EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit) und der ukrainischen Seite zu erörtern, um weitere Schritte zu erörtern, die sich aus der Integration von JAA (Gemeinsame Luftfahrtbehörden) in die EASA ergeben, sowie Fragen des kontinuierlichen Betriebs von Flugzeugen, die von Antonov entwickelt wurden und derzeit in den EU-Mitgliedstaaten registriert sind [218; 221; 224].

Das Ergebnis dieser Arbeitstreffen zwischen Vertretern der Ukraine und der EU war die Unterzeichnung von Arbeitsvereinbarungen über die Zusammenarbeit zwischen der staatlichen Luftfahrtverwaltung der Ukraine, dem Ministerium für Verkehr und Kommunikation der Ukraine (SLU) und der EASA in Paris am 9. Dezember 2009 [172], gemäß denen „die staatliche Luftfahrtverwaltung bereits die Befugnisse und Aufgaben der EASA anerkannt hat, insbesondere im Bereich der Standardisierung durch Verfahren, die die zyprischen Vereinbarungen (zur Entwicklung, Annahme und Umsetzung gemeinsamer Luftfahrtanforderungen) einführen, und vereinbart, dass die EASA Standardisierungsbesuche gemäß den relevanten Standards, die in Anhang 1 aufgeführt sind, im Falle der Anwendung und in Übereinstimmung mit den Standardisierungstechnischen Methoden, Prinzipien und Verfahren, die in Anhang 2 definiert sind, durchführen wird“ [182]. Was Anhang 1 (Relevante Standards) betrifft, so bezieht sich dies auf:

- A. Zertifizierung der Lufttüchtigkeit und Umweltzertifizierung von „Luftfahrzeugen und zugehörigen Produkten, Komponenten und Ausrüstungen, sowie für die Zertifizierung von Entwicklungs- und Produktionsorganisationen (EASA Teil 21), mit den neuesten Änderungen.
- B. Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und Luftfahrtprodukten, Teilen und Instrumenten, sowie Genehmigung von

Organisationen und Personal, die an diesen Aufgaben beteiligt sind, mit den neuesten Änderungen“ [182].

- C. Technische Anforderungen und Verwaltungsverfahren im Bereich OPS.
- D. Technische Anforderungen und Verwaltungsverfahren im Bereich FCL [218; 221].

Laut Absatz 1.4 des Erlasses des Verkehrsministeriums zur Typzertifizierung von Luftfahrttechnik gibt es eine Definition der Luftfahrtregeln, nämlich: „eine Sammlung von Verfahren, Regeln, Normen und Standards, deren Einhaltung eine obligatorische Voraussetzung für die Regulierung von Flügen und den Schutz der Umwelt vor den Auswirkungen der Luftfahrt ist“ [150]. Eine Analyse von Abschnitt 2 des Artikels 4, Absätze 1 und 2 des Artikels 5, Absatz 1 des Artikels 6, Absätze 2, 4, 10 des Artikels 10, Absätze 1–3, 5 und 6 des Artikels 11 des Luftfahrtgesetzbuchs der Ukraine [122] hat ergeben, dass Luftfahrtregeln: „Elemente der staatlichen Regulierung der Aktivitäten im Bereich der Zivilluftfahrt sind, und im Falle ihrer Verletzung eine Verantwortung festgelegt wird; Elemente des Sicherheitsmanagementsystems im Luftfahrtbereich sind, bei deren Anwendung der zuständige Behörde für Zivilluftfahrt jegliche Flugarten und Luftfahrtaktivitäten verbietet, einstellt oder vorübergehend unterbricht, wenn diese nicht den festgelegten Standards und den Luftfahrtregeln der Ukraine entsprechen; der normativen Rechtsregulierung unterliegen, und der Imperativ der verpflichtenden Einhaltung der Luftfahrtregeln gilt für alle juristischen und natürlichen Personen auf dem Territorium der Ukraine und für die Subjekte der Luftfahrtaktivitäten der Ukraine im Ausland“ [47; 218; 221].

Gemäß dem Luftfahrtgesetzbuch der Ukraine werden die Luftfahrtregeln entsprechend den Standards und der empfohlenen Praxis der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), den Rechtsakten der Internationalen Luftverkehrsvereinigung (IATA), der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (Eurocontrol), anderen internationalen Luftfahrtorganisationen und unter Berücksichtigung der Gesetzgebung der Europäischen Union im Bereich der Zivilluftfahrt entwickelt [122; 218; 221].

Der Einfluss und der Abstimmungsprozess zwischen nationalen und gesamteuropäischen Standards und Normen sind langwierig, erfordern erhebliche Anstrengungen und zahlreiche Maßnahmen vonseiten des Staates und manifestieren sich sowohl in positiven als auch in negativen Folgen, die in Zukunft weiterhin überprüft und analysiert werden müssen. Gemäß Absatz 2 von Abschnitt 1 des Artikels 6 und Abschnitt 2 des Artikels 11 des Luftfahrtgesetzbuchs übt der Leiter der zuständigen Behörde für Zivilluftfahrt Befugnisse zur Organisation der Entwicklung von Entwürfen der Luftfahrtregeln der Ukraine und ihrer Genehmigung in der festgelegten Weise aus. Andererseits verlangt die Verleihung rechtlicher Gültigkeit an die Luftfahrtregeln der Ukraine, die verschiedene Aspekte der Luftfahrtaktivitäten regeln und von der staatlichen Luftfahrtverwaltung durch organisatorische und verwaltungsrechtliche Anordnungen entwickelt und genehmigt werden, dass Änderungen in das Luftfahrtgesetzbuch, das Gesetz der Ukraine „Über die zentralen Organe der Exekutive“ und den Erlass des Präsidenten der Ukraine „Über die Genehmigung der Bestimmungen über die staatliche Luftfahrtverwaltung der Ukraine“ in Bezug auf die Registrierung der Rechtsakte der staatlichen Luftfahrtverwaltung im Justizministerium der Ukraine eingeführt werden [218; 221].

Schlussfolgerungen zu Kapitel 1

In diesem Abschnitt wurden die theoretisch-rechtlichen Aspekte der staatlichen Regulierung der Zivilluftfahrt analysiert. Es wurde festgestellt, dass die Zivilluftfahrt ein wichtiger Bestandteil des komplexen offenen Verkehrssystems ist, das hauptsächlich durch das Verwaltungsrecht geregelt wird.

1. Es wurde festgestellt, dass die staatliche Regulierung der Zivilluftfahrt in der Schaffung von Bedingungen für die Aktivitäten der Subjekte und Objekte der Verwaltung in diesem Bereich in Form eines Systems juristischer Mittel (Konzepte, Programme, Richtungen usw.) besteht, durch die die höchsten Staatsorgane koordinierte und zielgerichtete Einflüsse in die von ihnen gewünschte Richtung ausüben, während die Rechtswissenschaft und angewandte Forschung in einem der hochtechnologischen Bereiche das geordnete Funktionieren der gesellschaftlichen Beziehungen in diesem Bereich formen.

2. Es wurde festgestellt, dass zum ersten Mal in der Geschichte des unabhängigen Ukraines die staatliche Regulierung der Zivilluftfahrt und die Nutzung des Luftraumes durch das Konzept des "Systems" auf Gesetzesebene definiert und im Abschnitt II des Luftfahrtkodex der Ukraine dargestellt wird. Zu diesem System gehören folgende Elemente:

- staatliche Regulierung der Luftfahrtaktivitäten und Nutzung des ukrainischen Luftraumes;
- staatliche Regulierung der Aktivitäten im Bereich der Zivilluftfahrt;
- Befugnisse des Leiters der zuständigen Behörde für Zivilluftfahrt;
- staatliche Regulierung im Bereich der Staatsluftfahrt;
- staatliche Regulierung der Nutzung des ukrainischen Luftraumes;
- Untersuchung von Luftfahrtvorfällen und -zwischenfällen.

3. Es wurde festgestellt, dass gemäß Abschnitt 2 von Artikel 4 des Luftfahrtgesetzbuches der Ukraine die staatliche Regulierung der Luftfahrtaktivitäten und der Nutzung des ukrainischen Luftraumes in der Formulierung der staatlichen Politik und Strategie für die Entwicklung, der Bestimmung von Aufgaben, Funktionen, Aktivitätsbedingungen im

Luftfahrtbereich und der Nutzung des ukrainischen Luftraumes, der Anwendung von Sicherheitsmaßnahmen in der Luftfahrt, der Annahme allgemeinverbindlicher Luftfahrtregeln der Ukraine, der Ausübung staatlicher Kontrolle über deren Einhaltung und der Festlegung von Verantwortlichkeiten für deren Verletzung besteht. Der Präsident der Ukraine und das Kabinett der Minister der Ukraine gewährleisten die Umsetzung der staatlichen Politik zur Entwicklung der Luftfahrt in der Ukraine gemäß der Verfassung und den Gesetzen der Ukraine (Absatz 3). Das bedeutet, dass die staatliche Regulierung der Luftfahrt die Festlegung von Regeln und Verfahren für die Nutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge und andere Objekte der Luftfahrtaktivität umfasst, um Funktionen zur Gewährleistung der nationalen Sicherheit und Verteidigung des Staates sowie zum Schutz der Bevölkerung zu erfüllen und den Bedürfnissen der Wirtschaft und der Bürger in Bezug auf Luftverkehr und Luftfahrtarbeiten zu entsprechen, sowie für die Durchführung von Flügen zu privaten Zwecken.

4. Es wurde eine Definition des Konzepts der Quellen der rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt formuliert – es handelt sich um die äußere Form des Bestehens von Rechtsnormen in Form von schriftlichen Dokumenten, die innerhalb der Befugnisse der Rechtsetzungssubjekte gemäß einem speziellen Verfahren herausgegeben werden, rechtliche Gültigkeit und Verbindlichkeit für die Subjekte der Luftfahrtaktivität im relevanten Teil haben, die Politik des Staates widerspiegeln, die auf die Regulierung und den Schutz der gesellschaftlichen Beziehungen im Bereich der Zivilluftfahrt ausgerichtet ist. Die normativen Quellen der rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt wurden klassifiziert in:

1) internationale – ratifizierte internationale Rechtsakte sind Teil der nationalen Gesetzgebung der Ukraine und charakterisieren sich in der Regel durch eine höhere rechtliche Stärke als alle anderen normativen Quellen, mit Ausnahme der Verfassung der Ukraine.

2) nationale – charakterisiert durch eine Hierarchie der normativen Quellen nach rechtlicher Stärke.

Es wurde zusammengefasst, dass das ukrainische Gesetzgebungssystem insgesamt und insbesondere im Bereich der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt auf der Verfassung der Ukraine als dem Hauptgesetz des Staates basiert. Gemäß der Verfassung der Ukraine werden internationale Verträge geschlossen und Gesetze erlassen, die nicht im Widerspruch zu den von der Werchowna Rada ratifizierten internationalen Verträgen stehen dürfen. Auf dieser Grundlage und zur Gewährleistung ihrer Durchführung erlassen die Exekutivorgane untergeordnete Rechtsakte, die mit der Verfassung der Ukraine, internationalen Verträgen, die von der Werchowna Rada ratifiziert wurden, und den Gesetzen der Ukraine übereinstimmen müssen.

5. Es wurde darauf hingewiesen, dass das Hauptproblem der rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der geringen Qualität der normativen Rechtsquellen und der Mehrdeutigkeit der Interpretation spezieller Begriffe liegt. Es wurde festgestellt, dass das Hauptkriterium für die Bewertung der Qualität des Inhalts eines normativen Aktes seine Übereinstimmung mit den gesellschaftlichen Beziehungen sein sollte, die er regeln soll, seine Rechtmäßigkeit, Aktualität (Notwendigkeit), Zweckmäßigkeit, Angemessenheit und die Wirksamkeit des rechtlichen Einflusses. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass im Bereich der rechtlichen Sicherstellung der Zivilluftfahrtaktivitäten in der Ukraine eine Reihe von Problemen bestehen, die in folgende Gruppen unterteilt wurden:

1) Mängel im Inhalt – die häufigsten davon sind Lücken, Kollisionen im Gesetz, Veraltetheit rechtlicher Normen, Nichtübereinstimmung mit weltweiten Standards der normativen Sicherung der Zivilluftfahrt usw.;

2) Mängel in der Form: niedriger Grad der Systematisierung (unvollständige Kodifizierung), eine große Anzahl interner und externer Verweise usw.

Es wurden Lösungswege vorgeschlagen. Gemäß dem Erlass des Präsidenten der Ukraine vom 11.06.1998 Nr. 615/98 wurde die Strategie zur Integration der Ukraine in die Europäische Union bestätigt.

6. Die Annahme des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens zwischen der Ukraine und den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten, das durch das Gesetz der Ukraine vom 10.11.1994 Nr. 237/94-VR ratifiziert wurde, bestätigte den politischen Kurs unseres Staates. Gemäß dem Abkommen „vereinbaren die Parteien, dass das Prinzip der freien Transit von Waren eine wesentliche Bedingung für das Erreichen der Ziele dieses Abkommens ist und jede Partei gewährleistet den uneingeschränkten Transit von Waren durch ihr Territorium, die aus dem Zollgebiet oder für das Zollgebiet der anderen Partei stammen“. Gemäß Abs. 2 Teil 1 Art. 6 und Abs. 2 Art. 11 des Luftfahrtgesetzbuches führt der Leiter der zuständigen Behörde für Zivilluftfahrt Aufgaben im Zusammenhang mit der Organisation der Entwicklung von Entwürfen der Luftfahrtregeln der Ukraine und deren Genehmigung in der vorgeschriebenen Weise durch. Andererseits erfordert die Verleihung rechtlicher Kraft den in der Ukraine geltenden Luftfahrtregeln, die verschiedene Aspekte der Luftfahrtaktivität regeln und von der staatlichen Luftfahrtbehörde durch organisatorisch-administrative Anordnungen genehmigt werden, Änderungen in das Luftfahrtgesetzbuch, das Gesetz der Ukraine „Über die zentralen Exekutivorgane“ und den Erlass des Präsidenten der Ukraine „Über die Genehmigung der Bestimmungen über den staatlichen Luftfahrt Dienst der Ukraine“, um die Registrierung von Rechtsakten der staatlichen Luftfahrtbehörde beim Justizministerium der Ukraine zu ermöglichen.

KAPITEL 2 ADMINISTRATIVE UND RECHTLICHE GEWÄHRLEISTUNG DER SICHERHEIT DER ZIVILEN LUFTFAHRT

2.1. Grundlagen der Organisations- und Rechtsgrundlagen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt: Begriffe, Objekt, Zweck, Aufgaben, Funktionen und Prinzipien

Mit dem Aufkommen von Produkten, die sich sowohl innerhalb eines bestimmten Staatsgebietes als auch im internationalen Luftraum bewegen können, entstand die Frage nach der Regulierung von Rechtsnormen für Beziehungen im Zusammenhang mit der Tätigkeit des Transports solcher Produkte und der allgemeinen Infrastruktur. Diese Art der Tätigkeit erhielt später Bezeichnungen wie "Zivilluftfahrt", "Luftfahrtbranche", "Luftfahrttätigkeit" und "internationale Zivilluftfahrt [66].

Die Bestimmung der Merkmale der administrativ-rechtlichen Regulierung der zivilen Luftfahrt, ihres Inhalts und ihrer Merkmale, die durch die Aufgaben dieser Untersuchung vermittelt werden, ist erforderlich.

Um den Begriff "administrativ-rechtliche Regulierung" zu bestimmen, sollte unserer Meinung nach auf eine breitere Kategorie - "Rechtsregulierung" - zurückgegriffen und unter Berücksichtigung der Merkmale der sozialen Beziehungen in der Luftfahrtbranche ihre Merkmale festgelegt werden [66].

Fragen der Rechtsregulierung werden in den Arbeiten sowohl von Vertretern der Rechtstheorie (S. S. Alexeev, O. F. Skakun, P. M. Rabinovich, O. V. Surilov, V. V. Kopeychikov usw.) als auch von Wissenschaftlern des Verwaltungsrechts, einschließlich V. B. Averyanov, Yu. P. Bityak, S. T. Goncharuk, V. K. Kolpakov, R. A. Kalyuzhny und anderen, beleuchtet. Einzelne Aspekte der administrativ-rechtlichen Regulierung der Luftverkehrstätigkeit als Bestandteil des Transportsystems des Landes wurden von solchen inländischen Wissenschaftlern wie A. V. Filippov, Bychkov A. S., Andreeva O. O., Chernov V. O. untersucht.

Der Begriff der "Rechtsregulierung" ist Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen sowohl in der Rechtstheorie als auch in den Fachwissenschaften.

In der Lehrbuchliteratur wird die Rechtsregulierung als die von einem Staat durchgeführte ordnende, rechtliche Festigung, Schutz und Entwicklung von sozialen Beziehungen definiert, die durch Recht und die Gesamtheit rechtlicher Mittel erfolgt [66; 179, S. 488].

In der populären juristischen Enzyklopädie wird die Rechtsregulierung als der von einem Staat mithilfe aller rechtlichen Mittel ausgeübte behördliche Einfluss auf soziale Beziehungen verstanden, um sie zu ordnen, zu festigen, zu schützen und zu entwickeln sowie Einfluss auf das Verhalten und das Bewusstsein der Bürger durch Erklärung ihrer Rechte und Pflichten, Festlegung bestimmter Genehmigungen und Verbote, Genehmigung bestimmter Rechtsakte usw. auszuüben [127, S. 369].

Betrachtet man das Konzept der Rechtsregulierung, so weist S. S. Alexeev darauf hin, dass es sich nicht einfach um eine andere Wortkombination des Ausdrucks "Recht - Regulator" handelt, sondern um eine besondere Kategorie, die inhaltlich und "theoretisch gesättigt" ist und eine spezifische Begriffsfamilie anführt (dazu gehören Begriffe wie Mechanismus der Rechtsregulierung, rechtliche Mittel, rechtlicher Status usw.) [10, S. 417].

Das Recht als soziales Phänomen hat die Besonderheit, seine regulative Kraft auf solche sozialen Beziehungen zu lenken, deren Entstehung und Entwicklung ohne den Einsatz rechtlicher Mittel unmöglich erscheint. Unter den Arten von sozialen Beziehungen hebt O. F. Skakun wirtschaftliche, politische, sozial-kulturelle hervor [179, S. 490].

Zur Gruppe der sozialen Beziehungen, die rechtlich geregelt werden müssen, gehören: 1) Beziehungen im Zusammenhang mit dem Austausch materieller Werte; 2) Beziehungen im Bereich der Gesellschaftsführung; 3) Beziehungen im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Rechtsordnung, die aufgrund von Verstößen gegen die Regeln, die das Verhalten von Menschen in den genannten Bereichen regeln, entstehen [66; 81]."

In der enzyklopädischen Literatur wird die gesetzliche Regelung (von lateinisch „regulare“ – richten, ordnen) als eines der wesentlichen Mittel staatlicher

Einflussnahme auf gesellschaftliche Beziehungen mit dem Ziel definiert, diese im Interesse von Mensch, Gesellschaft und Staat zu gestalten. Es handelt sich um eine Art soziale Regulierung. Gegenstand der gesetzlichen Regelung sind rechtliche, politische, wirtschaftliche und sonstige gesellschaftliche Verhältnisse, deren Regelung ohne Rechtsnormen nicht möglich ist [213, S. 75].

Objektive Faktoren der gesellschaftlichen Entwicklung fördern die Entstehung neuer Beziehungen und die Entstehung ihrer entsprechenden rechtlichen Regelung bzw. die Verabschiedung von Rechtsnormen, die bereits bestehende gesellschaftliche Beziehungen vermitteln. In unserem Fall handelt es sich bei Beziehungen im Zusammenhang mit der Nutzung des Luftraums für Luftfahrtaktivitäten um eine besondere Art gesellschaftlicher Beziehungen, die einer besonderen gesetzlichen Regelung unterliegen.

Dieses Merkmal besteht darin, dass im Jahr 2011 eine neue Ausgabe des Luftgesetzbuchs der Ukraine (im Folgenden: Luftgesetzbuch) verabschiedet wurde [66; 122]. Die Luftgesetzbuch enthält miteinander verbundene Normen-Definitionen zur Zivilluftfahrt: Luftfahrttätigkeit, Flugverkehrsorganisation, Luftverkehr, Luftraum der Ukraine, Zivilluftfahrt (Absätze 3, 74, 80, 81, 102, Teil 1, Artikel 1 der Luftgesetzbuch). Darüber hinaus wird in Abschnitt 2 des Beschlusses des Ministerkabinetts der Ukraine „Über die Genehmigung der Verordnung über die Nutzung des Luftraums der Ukraine“ vom 29. März 2002, Nr. 401, die Luftfahrt als eine Branche definiert ein integraler Bestandteil des Verkehrssystems des Landes, seiner Unternehmen, Institutionen und Organisationen, unabhängig von ihrer Eigentums- und Unterordnungsform, besitzen Luftfahrzeuge und führen Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Nutzung des Luftraums durch [129].

Das Luftverkehrsgesetzbuch der Ukraine ist ein einziges kodifiziertes Gesetz, dessen Normen hauptsächlich dazu dienen, die Beziehungen hinsichtlich der Nutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge zu regeln. Aus dem Inhalt seiner Normen lässt sich jedoch schließen, dass es sich insgesamt um Normen mit multifunktionalem Zweck hinsichtlich der Regelung der gesellschaftlichen

Beziehungen im Bereich der Zivilluftfahrt und um die Anzahl der Normen des Verwaltungsrechts im Rechtssystem handelt. Die Regulierung der zivilen Luftfahrtaktivitäten ist unserer Meinung nach vorherrschend. Dies wird durch die These bestätigt, dass „der größte Anteil (bis zu 70 %) an der Struktur der Rechtsnormen des Luftrechts den Normen des Verwaltungsrechts zukommt“ [33, S. 100; 66].

Anzumerken ist, dass in der Literatur zur Rolle von Verwaltungs- und Rechtsnormen bei der rechtlichen Regelung der Öffentlichkeitsarbeit betont wird, dass Verwaltungs- und Rechtsnormen in manchen Fällen nicht nur in diesem Bereich die Funktion eines Regulators der Öffentlichkeitsarbeit erfüllen können der öffentlichen Verwaltung, aber auch in anderen Bereichen. Somit wird mit ihrer Hilfe die Regulierung finanzieller, arbeitsrechtlicher, ökologischer und vieler anderer sozialer Beziehungen sichergestellt [5, S. 117] und natürlich die Beziehungen im Bereich der Zivilluftfahrt.

Auf der Grundlage der Verfassung und Bestimmungen der Luftgesetzgebung über die volle und ausschließliche Souveränität der Ukraine über ihren Luftraum ist die administrative und rechtliche Regelung der Beziehungen zur Nutzung des Luftraums durch die Zivilluftfahrt vorherrschend und unbestreitbar [66].

Die Verwaltungs- und Rechtsordnung sieht vor, dass Machtsubjekte in der Regel einseitig entscheiden und nichtautoritäre Subjekte das Recht haben, gegen solche Entscheidungen Berufung einzulegen [14, S. 69].

V. K. Kolpakov charakterisiert die verwaltungsrechtliche Methode zur Regulierung sozialer Beziehungen und hebt folgendes Merkmal hervor: „Die verwaltungsrechtliche Regulierung beinhaltet die einseitige Willensäußerung eines der an der Beziehung Beteiligten.“ Diese Willensäußerung ist rechtsverbindlich und daher von entscheidender Bedeutung. Der Wille der einen Partei ist nicht gleichbedeutend mit dem Willen der anderen. Dies erklärt sich zunächst aus der Tatsache, dass die Vorschriften der Rechtsgewalt in die Zuständigkeit der jeweiligen Subjekte der Exekutivgewalt fallen“ [76, S. 59–60].

Die Existenz von Merkmalen des Luftverkehrs, der Luftfahrtaktivitäten und der Zivilluftfahrt, die in den Gesetzen "Über den Transport", dem Zivilprozesskodex (ZPK) und der Verordnung über die Nutzung des ukrainischen Luftraums sowie den Vorschriften zur obligatorischen Registrierung und Zertifizierung von Subjekten und Objekten der Luftfahrtaktivitäten verankert sind und in anderen rechtlichen Normen der Luftfahrtbranche enthalten sind, ermöglichen es, insbesondere die administrativ-rechtliche Regulierung der Zivilluftfahrt zu behaupten. Unter letzterem ist die organisatorisch-verwaltende staatliche Einfluss der Exekutive auf die gesellschaftlichen Beziehungen in der Luftfahrt zur Regelung, Festlegung, zum Schutz und zur Entwicklung dieser Beziehungen sowie auf die Subjekte der Luftfahrtaktivitäten hinsichtlich der obligatorischen Zertifizierung des Luftfahrtpersonals, der Registrierung und Zertifizierung von Elementen der Luftverkehrsinfrastruktur (Flugzeuge und deren Komponenten, Flughäfen, Flugrouten und Luftlinien) usw. mit dem Ziel der Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt, der Sicherung der Interessen des Staates, der nationalen Sicherheit und der Bedürfnisse der Gesellschaft und der Wirtschaft im Luftverkehr und in der Luftfahrtarbeit zu verstehen. [66].

Bei der Bestimmung des Gegenstands der verwaltungsrechtlichen Regelung gesellschaftlicher Beziehungen in der enzyklopädischen Literatur wird darauf hingewiesen, dass Art und Menge der materiellen und immateriellen Güter, die Gegenstand des Rechts sind, vom Gesetzgeber bestimmt und in Gesetzen und anderen ordnungsrechtlichen Vorschriften festgelegt werden Handlungen. Der Begriff „Gegenstand des Rechts“ ist eigentlich identisch mit dem Begriff „Gegenstand der gesetzlichen Regelung“ [211, S. 212–213]. Die Existenz eines solchen Gutes wie des Luftraums setzt zweifellos eine gewisse Detaillierung der in den genannten Rechtsakten enthaltenen ursprünglichen Bestimmungen und insbesondere der Beziehungen voraus, die sich im Zusammenhang mit der Nutzung des Luftraums durch die Zivilluftfahrt ergeben [66].

In der rechtsphilosophischen Literatur wird die Bedeutung der rechtlichen Regulierung (und unserer Meinung nach der administrativ-rechtlichen Regulierung) durch das Objekt oder den Gegenstand einer solchen Regulierung vermittelt, dh durch die Umwelt, in der und unter dem Einfluss der Merkmale des Rechts die gesellschaftlichen Beziehungen beeinflusst werden. [10, c. 449].

Unterscheidet man die Kategorien des Objekts und des Gegenstandes, ist in unserem Fall unter dem Objekt alles zu verstehen, was die gesellschaftlichen Beziehungen in der Luftfahrt betrifft, nämlich der Luftraum, die Objekte der Luftverkehrsinfrastruktur (Flugzeuge, Flughäfen, Flugplätze usw.); der Gegenstand sind die gesellschaftlichen Beziehungen in Bezug auf die Nutzung des Luftraums mittels Flugzeugen, die Bereitstellung von Flugnavigationen, die Registrierung und Zertifizierung von Flugzeugen, Flughäfen, Flugplätzen, Flugverkehrsdiensten, Entwicklern und Herstellern von Luftfahrttechnik usw. im Zusammenhang mit denen Rechtsbeziehungen entstehen, das heißt, stabile rechtliche Beziehungen zwischen den Subjekten in Bezug auf die Nutzung des Luftraums mittels Flugzeugen zur Durchführung von Lufttransporten, zur Durchführung von Luftfahrtarbeiten, zur Verkehrssteuerung, zur Zertifizierung von Subjekten und Objekten der Luftfahrtaktivitäten usw. [66].

Mit anderen Worten, das Objekt der administrativ-rechtlichen Regulierung in unserem Fall sind materielle und immaterielle Güter: der Luftraum, die Luftfahrttechnik und die Konstruktions- und Technologiedokumentation dazu, verschiedene Luftfahrtausrüstungen zur Verkehrssteuerung usw., aufgrund derer Rechtsbeziehungen entstehen, das heißt, stabile rechtliche Bindungen zwischen den Subjekten in Bezug auf die Nutzung des Luftraums mittels Flugzeugen zur Durchführung von Lufttransporten, zur Durchführung von Luftfahrtarbeiten, zur Verkehrssteuerung, zur Zertifizierung von Subjekten und Objekten der Luftfahrtaktivitäten usw. [66; 216].

Nachdem wir die administrativ-rechtliche Regulierung der Zivilluftfahrt betrachtet haben, werden wir ihre Funktionen und Inhalte sowie ihre Wesen, Ziele und Aufgaben betrachten.

Das geltende ZPK legt die rechtlichen Grundlagen für die Tätigkeit im Bereich der Luftfahrt fest. Die staatliche Regulierung der Tätigkeit in diesem Bereich und die Nutzung des ukrainischen Luftraums zielen darauf ab, die Sicherheit der Luftfahrt zu gewährleisten, die Interessen des Staates, die nationale Sicherheit und die Bedürfnisse der Gesellschaft und der Wirtschaft im Luftverkehr und bei Luftfahrtarbeiten zu sichern. Natürlich ist die staatliche Regulierung außerhalb des zielgerichteten Einflusses der allgemeinen und speziellen staatlichen Organe auf die Luftfahrtbeziehungen undenkbar, und in diesem Zusammenhang besteht das Ziel der administrativ-rechtlichen Regulierung darin, die genannten Beziehungen durch den gesamten Instrumentenkasten einer solchen Regulierung zu ordnen, zu schützen und zu entwickeln. [23; 66; 83].

Die Gewährleistung des Regulierungsziels, wie es in den Präambeln des ZPK vorgesehen ist, wird durch die Erfüllung bestimmter spezifischer Aufgaben erreicht. Diese Aufgaben sind in der Verordnung über das Ministerium für Infrastruktur der Ukraine und in der Verordnung über den Staatlichen Luftfahrtendienst der Ukraine festgelegt, die durch die Dekrete des Präsidenten der Ukraine Nr. 581/2011 vom 12.06.2011 und Nr. 398/2011 vom 06.04.2011 genehmigt wurden."

Unter den Aufgaben des Ministeriums für Infrastruktur der Ukraine gehört die Formulierung und Umsetzung der staatlichen Politik im Bereich Verkehr (einschließlich Luftverkehr) und der Nutzung des ukrainischen Luftraums. Die Hauptaufgaben der Staatsluftfahrtbehörde der Ukraine sind:

- Vorschläge zur Formulierung der staatlichen Politik im Bereich der Zivilluftfahrt und der Nutzung des Luftraums zu unterbreiten.
- Umsetzung der staatlichen Politik im Bereich der Zivilluftfahrt und der Nutzung des Luftraums.

- Ausübung der staatlichen Kontrolle und Überwachung der Sicherheit der Zivilluftfahrt.
 - Organisation der Entwicklung der rechtlichen Grundlagen zur Regulierung der Tätigkeit im Bereich der Zivilluftfahrt.
 - Zertifizierung und Registrierung von Objekten und Subjekten der Zivilluftfahrt sowie Lizenzierung von Luftverkehrsdiensten.
 - Regulierung der Nutzung des Luftraums und Organisation des Luftverkehrs.
 - Organisation von Lufttransportdiensten.
- - Unterstützung bei der Durchführung von außenwirtschaftlicher und völkerrechtlicher Tätigkeit im Bereich der Zivilluftfahrt. [66].

Die Aufgaben dieser staatlichen Regulierungsbehörden umfassen eine breite Palette von Fragen unterschiedlicher und spezifischer Art, und ihre Umsetzung erfolgt durch die Ausübung bestimmter Funktionen.

In der enzyklopädischen Literatur werden die Funktionen des Rechts als Richtungen oder Arten des Einflusses des Rechts auf gesellschaftliche Beziehungen definiert. Die Funktionen des Rechts werden durch das Rechtssystem (Bereiche, Institute, Rechtsnormen usw.), durch normative Rechtsakte, Verträge, Präzedenzfälle und Rechtsanwendungsakte sowie durch die Tätigkeit staatlicher Behörden verwirklicht. [66; 211, c. 313].

Vertreter der Theorie der staatlichen Verwaltung verstehen unter der Funktion: eine stabile Art der aktiven Interaktion von Dingen, bei der die Veränderung eines Objekts die Veränderung eines anderen verursacht; eine Rolle, die von einem bestimmten Element des sozialen Systems zur Verfolgung der Ziele und Interessen sozialer Gruppen und Klassen wahrgenommen wird; die Abhängigkeit zwischen verschiedenen sozialen Prozessen, die sich in funktionaler Abhängigkeit ausdrückt; standardisierte soziale Handlung, die durch bestimmte Normen geregelt und von sozialen Institutionen kontrolliert wird. [92, c. 237].

Die Existenz einer speziell befugten staatlichen Stelle für die Zivilluftfahrt impliziert die staatliche Regulierung der Tätigkeit im Bereich der Zivilluftfahrt gemäß Artikel 5 Absatz 1 des Gesetzes über die Zivilluftfahrt in bestimmten

Bereichen, darunter Maßnahmen zur Regulierung von Flügen, Schaffung von Bedingungen für die Entwicklung der Luftfahrt insgesamt, Organisation der Nutzung des ukrainischen Luftraums und andere. [66].

Es ist unmöglich, alle Aktivitätsbereiche der Staatsluftfahrtbehörde in einem einzigen kodifizierten Akt "abzudecken", daher ist eine detaillierte Liste der Funktionen in der Verordnung über die Staatsluftfahrtbehörde der Ukraine enthalten. Die Tätigkeit dieser staatlichen Behörde ist weitreichend, von nicht-rechtlichen Formen (z. B. Zusammenfassung der Anwendung von Gesetzen in ihren Zuständigkeitsbereichen und Durchführung verschiedener Arten von Kontrollen und Überwachung) bis hin zur Entwicklung und Umsetzung verschiedener Anweisungen, Regeln und Verfahren. Insgesamt sind der Staatsluftfahrtbehörde gemäß der Verordnung 301 Funktionen zugewiesen.

Also, unter den Funktionen der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt sollten wir einen Komplex von miteinander verbundenen Tätigkeitsrichtungen zur Umsetzung der Ziele und Interessen von Entwicklern, Herstellern von Flugzeugtechnik, Fluggesellschaften und deren Kunden verstehen, die durch verschiedene Anweisungen, Regeln und Verfahren standardisiert sind [66].

Im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt können wir die folgenden Funktionen der administrativen Tätigkeit unterscheiden: a) die rechtsschützende Funktion - dies ist die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Bereich der Zivilluftfahrt, also die Gewährleistung des Rechtsstaatlichkeitsregimes und der Rechtsordnung in allen Phasen der Flugaufgabe (diese Funktion wird den Strafverfolgungsbehörden, der Flughafenverwaltung und der außerbehördlichen Sicherheit übertragen, auf dem Schiff wird diese Funktion von der Besatzung des Luftfahrzeugs ausgeführt); b) die rechtsschützende Funktion (Schutz der Rechte und Freiheiten, der gesetzlichen Interessen aller Beteiligten im Bereich der Zivilluftfahrt); c) die Kontrollfunktion (übertragen auf die Flughafenverwaltung); d) die Dienstleistungsfunktion - dies sind alle Maßnahmen zur Bedienung von Passagieren und zum Transport von Fracht.

Indem wir die Systematisierung der Funktionen im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt zusammenfassen, schlagen wir vor, drei Funktionsgruppen zu definieren: die erste Gruppe - allgemeine Funktionen (d.h. allen Lebensbereichen der Gesellschaft inhärent), die zweite Gruppe - spezielle Funktionen - die dem Bereich der Zivilluftfahrt eigen sind und Nebenfunktionen - die eine unterstützende Rolle bei der Umsetzung der ersten beiden Funktionsgruppen spielen.

Die Durchführung der administrativ-rechtlichen Regulierung muss unbedingt auf der Basis bestimmter Postulate, Regeln erfolgen. Solche Postulate sind nach unserer Meinung die Prinzipien [66].

Die Vertreter der Rechtstheorie charakterisieren die Kategorie "Rechtsprinzipien" unterschiedlich. So stellt S. S. Alekseev fest, dass der Begriff "Rechtsprinzip" sein Erkenntnispotential hauptsächlich auf der Ebene der theoretischen Reflexion der Rechtswirklichkeit entfaltet, auf der die Besonderheiten der Rechtssysteme des einen oder anderen historischen Typs betrachtet werden. Gerade dann treten die Rechtsprinzipien als Grundlagen auf, in denen sich die charakteristischen Merkmale des Rechts der einen oder anderen sozioökonomischen Formation ansammeln, zusammengefasst und kristallisiert werden. Als Ausgangsgrundlagen historisch bestimmter Rechtssysteme haben die Rechtsprinzipien eine richtungsweisende Bedeutung in ihrer Entwicklung und Funktion [9, S. 81]. Andere sind der Meinung, dass Rechtsprinzipien die Widerspiegelung des historischen Typs des Rechts sind [184, S. 161].

Indem O.F. Skakun die Rechtsprinzipien als eine Art Koordinatensystem charakterisiert, innerhalb dessen sich das Recht entwickelt, und gleichzeitig als einen Vektor, der die Richtung seiner Entwicklung bestimmt, betrachtet er sie (die Prinzipien) als historisch, als das Ergebnis der Reflexion über die Gesetzmäßigkeiten der gesellschaftlichen Entwicklung insgesamt [179, S. 221–223].

Für die administrativ-rechtliche Regulierung der Zivilluftfahrt manifestiert sich die Historizität und Gesetzmäßigkeit der menschlichen Entwicklung vor

allem, unserer Meinung nach, in der Entwicklung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts in Bezug auf die Entwicklung, Herstellung und Nutzung eines so hochtechnologischen und wissenschaftsintensiven Produkts, wie es das Luftfahrzeug im modernen Sinne ist. Die Fähigkeit solcher Fluggeräte, sich nicht nur innerhalb der Staatsgrenzen, sondern auch darüber hinaus im Luftraum zu bewegen, hat die internationale Luftfahrtgemeinschaft veranlasst, das wichtigste Prinzip des internationalen öffentlichen Luftrechts zu verankern - das Prinzip der vollen und ausschließlichen Souveränität des Staates über seinen Luftraum (Artikel 1 des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt, 1944) [66; 78].

Beispielsweise stellt der bekannte Wissenschaftler im Bereich des internationalen Luftrechts, W. D. Bordunow, beim Betrachten des Prinzips der Souveränität des Staates über den Luftraum fest, dass dieses Prinzip grundlegend ist ... bei der Entscheidung von Fragen der Einhaltung von Gesetzen und Regeln, die die Ankunft und den Abflug von Luftfahrzeugen, die Ankunft und Abreise von Passagieren, Besatzungen und Frachten regeln. Das wichtigste Attribut der Souveränität ist die Jurisdiktion, in der die Vorherrschaft der Gesetze und Regeln des Staates, die für sein Territorium und den darüberliegenden Luftraum gelten, verkörpert wird [22, S. 41]. Und das ist unserer Meinung nach nichts anderes als das grundlegende Prinzip der administrativ-rechtlichen Regulierung - das Prinzip der Rechtsstaatlichkeit [66].

In seiner speziellen monographischen Arbeit "Die Prinzipien des Rechts der Ukraine" kommt A. M. Kolodij zu dem Schluss, dass "Rechtsprinzipien solche rechtlichen Phänomene sind, die den Inhalt des Rechts direkt mit seinen sozialen Grundlagen verbinden - jenen Gesetzmäßigkeiten des gesellschaftlichen Lebens, auf denen das gegebene Rechtssystem aufgebaut ist und die es festlegt" [72, S. 21].

Nach V.B. Awerjanow bestimmen die Prinzipien des Verwaltungsrechts die Richtungen und Mechanismen der administrativ-rechtlichen Regulierung gesellschaftlicher Beziehungen, den Charakter des Mechanismus der administrativ-rechtlichen Regulierung gesellschaftlicher Beziehungen, die Natur der Beziehungen, die sich im Prozess dieser Regulierung bilden [5, S. 80–82].

In Bezug auf die Prinzipien der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt können diese als Elemente der Ausgangsprinzipien der Entwicklung und Funktion historisch bestimmter Rechtssysteme definiert werden, die eine richtungsweisende Bedeutung für den Bereich haben, ein Koordinatensystem und Richtungen für die positiven Gesetzmäßigkeiten ihrer Entwicklung darstellen, den Charakter und die Natur des Mechanismus der administrativ-rechtlichen Regulierung gesellschaftlicher Beziehungen bestimmen, die sich im Prozess der Tätigkeit von natürlichen und juristischen Personen in der Luftfahrt und/oder der Organisation des Luftverkehrs der Ukraine ergeben, wobei ihre funktionale Ausrichtung (Prinzipien) die Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt, die Wahrung der Interessen des Staates, der nationalen Sicherheit und der Bedürfnisse der Gesellschaft und der Wirtschaft in Lufttransporten und Luftfahrtarbeiten ist [65; 66].

Unter Berücksichtigung der nationalen Gesetzgebung und der juristischen Literatur können auch alle Prinzipien der staatlichen Kontrolle im Luftfahrtbereich in zwei Gruppen klassifiziert werden: allgemeine und spezielle. Zu den allgemeinen gehören jene Prinzipien, die nicht nur für die staatliche Kontrolle in der Luftfahrt, sondern auch in anderen Tätigkeitsbereichen charakteristisch sind: Prinzipien der Systematik, Systematik und Planmäßigkeit, Wirksamkeit und Schnelligkeit, Rechtsstaatlichkeit, Öffentlichkeit, Wissenschaftlichkeit, Gewährleistung der Gleichheit der Rechte aller Teilnehmer vor dem Gesetz, administrativer Verfahren, Systematik. Zu den speziellen Prinzipien zählen jene, die nur für die Luftfahrtaktivitäten charakteristisch sind: Prinzipien der Übereinstimmung der Tätigkeiten der Akteure der Luftfahrtaktivitäten mit den Anforderungen und Normen des internationalen Rechts, Gewährleistung der Sicherheitsanforderungen der Luftfahrtaktivitäten, erhöhte Verantwortung [65; 66; 93].

Die staatliche Kontrolle in der Luftfahrt erfolgt in regelmäßigen Zeitabständen, normalerweise regelmäßig, auf der Grundlage entwickelter und genehmigter Pläne. Auf der Grundlage der Ergebnisse der staatlichen Kontrolle im

Bereich der Zivilluftfahrt werden bestimmte Maßnahmen ergriffen, um zukünftige Rechtsverstöße zu verhindern. Tatsächlich muss die staatliche Kontrolle rechtzeitig durchgeführt werden, um neuen Verstößen vorzubeugen. Auf dieser Grundlage können die Prinzipien der Wirksamkeit und Schnelligkeit in das System der analysierten Prinzipien aufgenommen werden [65; 66; 93].

Eines der vorrangigen Prinzipien ist das Prinzip, nach dem niemand gezwungen werden kann, etwas zu tun, das nicht gesetzlich vorgesehen ist. Der Staat garantiert nicht nur die angemessene Ausübung der in der Verfassung und anderen Gesetzen vorgesehenen Rechte und Freiheiten des Menschen, sondern auch die Unzulässigkeit der Einmischung in das Leben und die Tätigkeit der Person, des zwanghaften Einflusses auf sie, also schützt sie vor Willkür, Gesetzlosigkeit, Eigenmächtigkeit, Missbrauch und willkürlichen Entscheidungen der Staatsorgane und der lokalen Selbstverwaltung, ihrer Amtsträger. Gemäß Artikel 19 der "Verfassung der Ukraine" [80] basiert die Rechtsordnung in der Ukraine auf Grundsätzen, nach denen staatliche Behörden und Organe der lokalen Selbstverwaltung nur im Rahmen ihrer Befugnisse und in der Weise, wie es das Gesetz vorsieht, handeln müssen. Amtspersonen, die in den staatlichen Organen arbeiten, die die Aufsicht in der Luftfahrt ausüben, müssen Entscheidungen gemäß den Anforderungen des Gesetzes treffen. Gleichzeitig sind auch die Akteure der Luftfahrtaktivitäten verpflichtet, die Anforderungen des Gesetzes nicht zu verletzen. Darüber hinaus haben alle juristischen und natürlichen Personen das Recht auf Schutz. Daher ist eines der grundlegenden Prinzipien das Prinzip der Rechtsstaatlichkeit. Neben dem Prinzip der Rechtsstaatlichkeit ist es wichtig, die Prinzipien der Gewährleistung der Gleichheit der Rechte aller Personen vor dem Gesetz hervorzuheben. Alle Teilnehmer an den Rechtsbeziehungen der Luftfahrtaktivitäten haben vor dem Gesetz gleiche Rechte [65; 66; 100].

Gemäß der Analyse von Rechtsvorschriften und juristischer Literatur kann behauptet werden, dass im Handeln der Staatsorgane, insbesondere in Bezug auf die Luftfahrt, das Prinzip der Wissenschaftlichkeit eine wichtige Rolle spielt. Jede Entscheidung von Amtspersonen durchläuft eine Phase der vorläufigen

Vorbereitung. Die Tätigkeit der Akteure im Luftfahrtbereich und der staatlichen Behörden im Bereich der Luftfahrt wird umfassend analysiert, und auf dieser Grundlage werden Vorschläge zur Verbesserung der bestehenden Gesetzgebung entwickelt. Dieser Ansatz ermöglicht es, Lücken und Mängel in der bestehenden Gesetzgebung zu identifizieren und Vorschläge zu deren Behebung zu entwickeln. Ein Beispiel hierfür ist der Betrieb von unbemannten Fluggeräten, der derzeit praktisch nicht durch Gesetzesanforderungen geregelt ist [101].

Das Ergebnis jeder Kontrolle, einschließlich der Luftfahrtkontrolle, sind festgestellte Rechtsverstöße, deren Analyse anschließend zur Entwicklung von Maßnahmen zur Arbeit mit Verstößen gegen das Luftfahrtgesetz und zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen der bestehenden Gesetzgebung führt. Dies ist im Rahmen des Prinzips der Effektivität geregelt [100].

Die Luftfahrtaktivität ist ihrer Natur nach immer gefährlich für natürliche und juristische Personen. Es ist wichtig, die Sicherheitsanforderungen der Luftfahrtaktivität einzuhalten, daher ist das Prinzip der Gewährleistung der Sicherheitsanforderungen der Luftfahrtaktivität notwendig [100].

Die Luftfahrtaktivität ist ihrem Wesen nach spezifisch, sie muss den etablierten Regeln und internationalen Anforderungen entsprechen. Die Durchführung von Flügen auf internationalen Flugrouten erfolgt gemäß den Freiheiten des Luftraums. Im System der Prinzipien der staatlichen Kontrolle im Luftfahrtbereich sollte das Prinzip der Übereinstimmung der Aktivitäten der Luftfahrtakteure mit den Anforderungen und Normen des internationalen Rechts vertreten sein. Amtspersonen der staatlichen Behörden überwachen die Aktivitäten der genannten Akteure und überprüfen die tatsächliche Übereinstimmung ihrer Aktivitäten mit den Anforderungen der bestehenden Gesetzgebung [100; 101].

Das Prinzip der erhöhten Verantwortung ist auch für die Gewährleistung der staatlichen Kontrolle im Bereich der Luftfahrtaktivität angemessen. Erstens ist diese Aktivität besonders gefährlich für andere juristische und natürliche Personen. Zweitens fördert es die Erfüllung der den Luftfahrtakteuren auferlegten Pflichten.

Die beschriebenen Prinzipien sind miteinander verbunden und ergänzen sich gegenseitig. Ihre gemeinsame Anwendung ermöglicht es, die Interessen der Gesellschaft zu schützen, Verstöße von Amtspersonen der staatlichen Organe zu verhindern und die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen durch die Luftfahrtakteure sicherzustellen. Genau dieses Modell hilft, eine angemessene staatliche Kontrolle im Bereich der Zivilluftfahrt zu realisieren [101].

Daher wurde durch die Analyse der Besonderheiten der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt eine Definition derselben und ihrer Merkmale vorgenommen, nämlich: Objekt, Ziel, Aufgaben, Funktionen und Prinzipien.

2.2 Teilnehmer der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt: Struktur und Funktionen

Im allgemeinen Verständnis, unter Berücksichtigung der Ansichten von Vertretern der Systemtheorie (M. Haase-Rapaport, L. Bertalanffy, R. Johnson, A. Berg und Yu. Chernyak), kam A. M. Omarov zu dem Schluss, dass ein System als eine bestimmte Gesamtheit von Elementen verstanden werden sollte, die ein einheitliches Ganzes bilden und miteinander sowie mit der Umgebung interagieren [113, S. 74].

Aus der Sicht der normativ-rechtlichen Regulierung sollte angemerkt werden, dass der allgemeine normativ-rechtliche Akt, der die mit der Transporttätigkeit verbundenen Beziehungen regelt, das Gesetz der Ukraine „Über den Transport“ vom 10.11.1994 Nr. 232/94-VR ist, dessen Artikel 4 festlegt, dass die staatliche Verwaltung im Bereich des Transports von der zentralen Exekutivbehörde durchgeführt wird, die die Formulierung und Umsetzung der staatlichen Politik im Bereich des Transports gewährleistet ... sowie von anderen dafür speziell ermächtigten Behörden gemäß ihrer Zuständigkeit [66]. Es sollte sofort bemerkt werden, dass im retrospektiven Sinne im Jahr 1993 ein spezielles kodifiziertes Gesetz angenommen wurde, dessen Artikel 3 (Staatliche Regulierung der zivilen Luftfahrt) festlegt, dass der Staat die Tätigkeit der zivilen Luftfahrt durch das Ministerium für Verkehr der Ukraine und die entsprechenden Behörden des Luftverkehrs der Ukraine in bestimmten Bereichen regelt [122].

In der wissenschaftlichen Literatur wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Regulierung in erster Linie die Festlegung der Zuständigkeit der Subjekte des sozialen Managements umfasst, die einen speziellen Charakter hat und sich durch Imperativität auszeichnet. Unter Zuständigkeit versteht man den einem Verwaltungsorgan zugeschriebenen Bereich, der die rechtliche Grundlage seiner Tätigkeit bildet und innerhalb dessen es Probleme der entsprechenden Verwaltungsebene eigenständig löst. Mit anderen Worten, die Zuständigkeit ist die, die den Funktionen dieses Organs entsprechende Gesamtheit von Befugnissen und Pflichten, deren Nichterfüllung die Anwendung von Verantwortung in Form

staatlicher Einflussnahme auf das Organ oder die Amtspersonen nach sich zieht [113, S. 248].

Inwieweit der rechtliche Status eines Verwaltungsorgans durch ein Gesetz auf welcher Ebene auch immer festgelegt wird, bestimmt in gewissem Maße die Bedeutung des staatlichen Organs im Mechanismus der Exekutivgewalt. Professor V. K. Kolpakov definiert den administrativ-rechtlichen Status als die Form, in der sich das System der administrativ-rechtlichen Eigenschaften des betreffenden Subjekts ausdrückt, zu denen gehören: 1) Zuständigkeit; 2) Verfahren der Bildung und des Erwerbs juristischer Merkmale; 3) Name; 4) Standort; 5) Struktur; 6) Ziele der Funktion; 7) Verantwortung [77, S. 157–159].

Bei der Charakterisierung der Zuständigkeit eines Verwaltungsorgans stellt B. M. Lazarev fest, dass es sich um ein System von Befugnissen handelt, also um subjektive Rechte und Pflichten einer besonderen Art, und dass es nicht mit dem „objektiven Recht“, d.h. den Normen, die die Zuständigkeit bestimmen, verwechselt werden sollte [86, S. 26].

Bei der Bestimmung des Systems der Organe der administrativ-rechtlichen Regulierung der zivilen Luftfahrt sollte man unserer Meinung nach der Regel folgen, dass der Inhalt des systemischen Ansatzes nicht einfach in der Analyse einiger Systeme besteht, sondern in der systemischen Betrachtung einiger Gesamtheiten von Elementen und Verbindungen zwischen ihnen, die der Forscher entsprechend seinen Aufgaben als Systeme bezeichnet [111, S. 57].

Bei der Betrachtung des Systems der Organe der administrativ-rechtlichen Regulierung der Luftfahrtaktivitäten sollte unserer Meinung nach auf die Bildung des administrativ-rechtlichen Status des staatlichen Regulierungsorgans der zivilen Luftfahrtaktivitäten der Ukraine während des Zeitraums der Unabhängigkeit geachtet werden.

Einzelnen Aspekten der Organisation und Tätigkeit des staatlichen Mechanismus und seiner Institutionen widmeten ihre Arbeiten V. B. Averjanov, G. V. Atamantschuk, O. M. Bandurka, Yu. P. Bytyak, V. K. Kolpakov und andere.

Während der Jahre der Existenz eines unabhängigen Ukraines wurde durch normativ-rechtliche Akte unterschiedlicher rechtlicher Stärke ein differenzierter Ansatz zur Zuständigkeit der staatlichen Verwaltungsorgane der zivilen Luftfahrt in der Ukraine festgelegt. Auf der Grundlage dieser Akte finden komplexe Prozesse der organisatorisch-rechtlichen Sicherstellung der Verwaltung im Bereich der zivilen Luftfahrt statt, es kommt entweder zur Gründung, Reorganisation oder zur Liquidation eines solchen staatlichen Organs insgesamt [65; 66].

Um die Komplexität der Managementaufgabe und der rechtlichen Gewährleistung der Tätigkeit der zivilen Luftfahrt zu bestimmen, erscheint es uns zweckmäßig, die Definition zu zitieren, die in Absatz 102) Teil 1 Artikel 1 des Luftfahrtkodex der Ukraine vom 19.05.2011 Nr. 3393-VI gegeben wird, nämlich: „Zivilluftfahrt - Luftfahrt, die zur Befriedigung der Bedürfnisse der Wirtschaft und der Bürger in Lufttransporten und Luftfahrtarbeiten sowie für Flüge zu privaten Zwecken verwendet wird“ [122]. Und in Artikel 32 des Gesetzes der Ukraine „Über den Transport“ vom 10.11.1994 Nr. 232/94-VR heißt es: „Zum Bestand des Luftverkehrstransports gehören Luftverkehrsunternehmen, die Passagier- und Frachttransporte durchführen ... sowie Flughäfen, Flugplätze, Aeroklubs, Verkehrsmittel, Systeme zur Kontrolle des Luftverkehrs, ... und andere Unternehmen, Einrichtungen und Organisationen unabhängig von der Eigentumsform, die den Betrieb des Luftverkehrstransports sicherstellen“ [57]. Für einen umfassenderen Ansatz zur Betrachtung der Luftfahrt als Branche sollte ein weiteres Konzept zitiert werden, das in Absatz 2 des Beschlusses des Ministerkabinetts der Ukraine „Über die Genehmigung der Verordnung über die Nutzung des Luftraums der Ukraine“ vom 29.03.2002 Nr. 401 verwendet wird: „Luftfahrt – ein Sektor, der ein Bestandteil des Verkehrssystems des Landes ist, dessen Unternehmen, Einrichtungen und Organisationen unabhängig von der Eigentumsform und Unterordnung Luftfahrzeuge besitzen und Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Nutzung des Luftraums durchführen“ [65; 66; 83; 129].

So enthalten die genannten Definitionen verschiedene Elemente wie Fluggesellschaften und Flughäfen, Objekte des Systems der Luftverkehrsorganisation, Luftfahrzeuge und verschiedene Komplexe der technischen Wartung von Luftfahrttechnik. Diese Vielfalt ist nicht nur durch die genannten Elemente an sich gekennzeichnet, sondern auch durch Ebenen, auf denen das Management durch staatliche Organe stattfindet (zum Beispiel das Ukrainische Zentrum für die Planung der Nutzung des Luftraums der Ukraine und die Regulierung des Luftverkehrs (Ukraerocenter); regionale Struktureinheiten des Zentrums, zu denen Distrikt- und Hilfsdistriktzentren für die Bedienung des Luftverkehrs gehören), die Eigentumsform und Unterordnung (zum Beispiel Fluggesellschaften in nichtstaatlicher Eigentumsform; Luftfahrzeuge in behördlicher Zugehörigkeit und Unterordnung: Ministerium für Verteidigung der Ukraine, Ministerium für Innere Angelegenheiten der Ukraine, Staatliche Agentur der Ukraine für das Management staatlicher Unternehmensrechte und Vermögen (ehemaliges Ministerium für Industriepolitik); andere Unternehmen, Einrichtungen und Organisationen des staatlichen und privaten Sektors, die die Tätigkeit der zivilen Luftfahrt sicherstellen) [67].

Die Entwicklung und Implementierung eines umfangreichen rechtlichen Materials und dann die Aneignung durch alle Branchenteilnehmer ist eine notwendige Voraussetzung für die zentralisierte staatliche Regulierung der Zivilluftfahrt.

Angesichts der Tatsache, dass „Management seinem Zweck nach eine Art staatlicher Tätigkeit darstellt, im Rahmen derer die Befugnisse einer dafür bestimmten Behörde ausgeübt werden“, scheint es uns ganz logisch, das Management der Zivilluftfahrt „als solches, das unter anderem auch historische Momente einschließt“, zu betrachten [67; 152, S. 12].

Die gesetzliche Gestaltung der Bildung des Systems der Staatsorgane für die Verwaltung des nationalen Wirtschaftskomplexes im Allgemeinen, des Verkehrs und insbesondere der Zivilluftfahrt begann in der Ukraine mit folgenden normativ-rechtlichen Akten:

- Gesetz der Ukrainischen Sozialistischen Sowjetrepublik „Über die Liste der Ministerien und anderer zentraler Organe der staatlichen Verwaltung der Ukrainischen SSR“ vom 13.05.1991 Nr. 1030b-XII, das unter anderen Ministerien der Ukrainischen SSR auch das Ministerium für Verkehr definierte (Artikel 1).

- Beschlüsse des Ministerkabinetts der Ukraine „Über die Gründung der staatlichen Verwaltung des Luftverkehrstransports der Ukraine“ vom 25.03.1992 Nr. 146 und „Fragen der staatlichen Verwaltung des Luftverkehrstransports der Ukraine“ vom 11.07.1992 Nr. 392, die vorsahen, die staatliche Verwaltung des Luftverkehrstransports der Ukraine (Ukrawiazija) zu gründen, und dass Ukrawiazija eine staatliche Verwaltungsbehörde (Organ der staatlichen Exekutive) ist, die die Leitung des Luftverkehrstransports übernimmt und die staatliche Politik in diesem Bereich umsetzt. Ukrawiazija untersteht dem Ministerkabinetts der Ukraine und gehört zum System des Verkehrsministeriums der Ukraine [67].

Im Laufe der Jahre der Unabhängigkeit befindet sich die ukrainische Gesetzgebung zur Regulierung des Luftverkehrstransports in einer Phase der Entwicklung, begleitet von der Verabschiedung neuer normativ-rechtlicher Akte und der ständigen Verbesserung der „alten“.

Zunächst fällt der Prozess der Suche nach einer Lösung für den Status des zuständigen staatlichen Organs durch die Regierung auf. Ohne auf die vollständige Liste der Regierungsentscheidungen einzugehen, halten wir es für sinnvoll, diesen Prozess schrittweise zu betrachten und einige der Entscheidungen zu zitieren, die unserer Meinung nach am wichtigsten sind [67].

Somit wurde laut dem Erlass des Präsidenten "Über das Ministerium für Verkehr der Ukraine" vom 26.11.1992 Nr. 581/92 der Nachfolger der Staatlichen Verwaltung für Luftverkehrstransport als Abteilung für Luftverkehrstransport definiert, die unter anderem im Rahmen des Ministeriums für Verkehr mit der Übertragung der Funktionen dieses Verwaltungsorgans gebildet wurde. Gemäß diesem Erlass wurde das Kabinetts der Minister der Ukraine beauftragt, die Verordnung über das Ministerium für Verkehr der Ukraine und seine Struktur in Übereinstimmung mit diesem Erlass zu bringen, was in der entsprechenden

Regierungsverordnung vom 17.02.1993 Nr. 106 widergespiegelt wurde. Laut dieser Verordnung wurde die Verordnung über das Ministerium für Verkehr der Ukraine genehmigt und die Staatliche Verwaltung für Luftverkehrstransport der Ukraine aufgelöst. Das Verkehrsministerium ist die zentrale Exekutivbehörde und führt gemäß den ihm übertragenen Aufgaben die Verwaltung des Luftraums der Ukraine und des Luftverkehrs durch; es umfasst die Staatliche Verwaltung für Luftverkehrstransport.

Der nächste Schritt der Behörden zur Bestimmung des Status des Verwaltungsorgans der Zivilluftfahrt war der Erlass des Präsidenten "Über die Verordnung über das Staatliche Amt für Luftverkehrstransport der Ukraine" vom 05.06.1995 Nr. 425/95, der die Verordnung über dieses Amt genehmigte und feststellte, dass das Staatliche Amt für Luftverkehrstransport der Ukraine (Ukrawiatrans) eine zentrale Exekutivbehörde ist, die dem Kabinett der Minister der Ukraine untersteht.

Aus der Definition von Ukrawiatrans als "zentrale Behörde" und der Analyse der ihm übertragenen Aufgaben zur Umsetzung der staatlichen Politik in der Entwicklung der Zivilluftfahrt, der Leitung der Zivilluftfahrt und der Ernennung des Leiters dieser Behörde durch den Präsidenten der Ukraine, kann man schließen, dass sein rechtlicher Status auf das Niveau eines Ministeriums erhöht wurde. Darüber hinaus änderte sich gemäß dem Erlass nicht nur der rechtliche Status, sondern auch der Name: von Ukrawiazija zu Ukrawiatrans [67].

In den folgenden sechs Monaten wurden durch die Erlasse des Präsidenten der Ukraine "Über die Verbesserung der Verwaltung des Verkehrskomplexes der Ukraine" vom 11.09.1995 Nr. 826/95 [193] und "Fragen des Ministeriums für Verkehr der Ukraine" vom 27.12.1995 Nr. 1186, wie in der Präambel des ersten ausgeführt „mit dem Ziel, ein effektives Funktionieren des Verkehrskomplexes der Ukraine zu gewährleisten“, das Staatliche Amt für Luftverkehrstransport der Ukraine in das System des Ministeriums für Verkehr der Ukraine aufgenommen und als Exekutivbehörde definiert. Der Leiter dieses Amtes wird vom Präsidenten der Ukraine ernannt. Darüber hinaus ist das Ministerium für Verkehr der Ukraine

(Verkehrsministerium) eine zentrale Exekutivbehörde, die dem Kabinett der Minister der Ukraine untersteht. Das Verkehrsministerium setzt die staatliche Politik im Bereich Verkehr um und leitet insbesondere den Luftverkehrstransport über das Staatliche Amt für Luftverkehrstransport der Ukraine; die Verordnung über letzteres wird vom Kabinett der Minister der Ukraine genehmigt. Das heißt, mit diesen Erlasse wurde eine erneute Unterordnung des Verwaltungsorgans der Zivilluftfahrt unter das Verkehrsministerium eingeführt.

Der Erlass des Präsidenten der Ukraine "Über Maßnahmen zur Ordnung der staatlichen Regulierung der zivilen Luftfahrtaktivitäten in der Ukraine" vom 11.06.1997 Nr. 531/97 [194] lenkte die Aufmerksamkeit auf die Gewährleistung eines effektiven Funktionierens der zivilen Luftfahrt und die Verbesserung des Systems der staatlichen Regulierung in diesem Bereich. Zu diesem Zweck wurde im System des Ministeriums für Verkehr der Ukraine die Staatliche Luftfahrtverwaltung der Ukraine (Ukrawiazija) auf der Basis des Staatlichen Amtes für Luftverkehrstransport der Ukraine und des Komitees für die Nutzung des Luftraums der Ukraine, die aufgelöst wurden, gebildet. Das heißt, es änderte sich sowohl der Name (von Ukrawiatrans zu Ukrawiazija) als auch die Aufgaben, die nun die Umsetzung der staatlichen Politik in Bezug auf die Entwicklung der Zivilluftfahrt, die zentralisierte staatliche Regulierung im Bereich der Zivilluftfahrt der Ukraine, die Organisation und Gewährleistung von Lufttransporten, Arbeiten und Dienstleistungen, die effektive Nutzung des Luftraums, einschließlich zu militärischen Zwecken, die Zertifizierung von Objekten und Subjekten der Zivilluftfahrt sowie die Lizenzierung ihrer Tätigkeit und die Aufsicht über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt umfassten. Über den rechtlichen Status der neu geschaffenen Behörde wird in diesem Erlass jedoch nichts gesagt [67]. Offensichtlich blieb er derselbe – untergeordnet dem Verkehrsministerium. Fast ein Jahr später, offenbar als Weiterentwicklung dieses Erlasses bezüglich der Rechtsnachfolge der Staatlichen Luftfahrtverwaltung der Ukraine in den Rechten und Pflichten der aufgelösten staatlichen Organe, wurde durch die Verordnung des Kabinetts der Minister der Ukraine vom 08.06.1998 Nr. 815 die Verordnung über

die Staatliche Luftfahrtverwaltung der Ukraine [124] genehmigt, in der Ukrawiazija aus irgendeinem Grund zur zentralen Exekutivbehörde wurde, die dem Verkehrsministerium untersteht und die staatliche Politik im Bereich der Zivilluftfahrt umsetzt (wie im erwähnten Erlass des Präsidenten "Über die Verordnung über das Staatliche Amt für Luftverkehrstransport der Ukraine" vom 05.06.95 Nr. 425/95, aber als zentrale Exekutivbehörde, die dem Kabinett der Minister der Ukraine untersteht) [67].

Der nächste Schritt der Behörden zur Bestimmung des rechtlichen Status des Verwaltungsorgans der Zivilluftfahrt waren die Erlasse des Präsidenten der Ukraine "Über das System der zentralen Exekutivorgane" vom 15.12.1999 Nr. 1572/99 [201] und "Über Änderungen in der Struktur der zentralen Exekutivorgane" vom 15.12.1999 Nr. 1573/99 [200]. Diese sahen in den damaligen Bedingungen der Durchführung der Verwaltungsreform in der Ukraine, der Verbesserung der Struktur der Exekutivorgane und der Steigerung der Effizienz der staatlichen Verwaltung die Möglichkeit vor, dass das Kabinett der Minister der Ukraine Regierungsorgane für die staatliche Verwaltung bilden und die Staatliche Luftfahrtverwaltung der Ukraine auflösen könnte, wobei deren Funktionen auf das Ministerium für Verkehr der Ukraine übertragen wurden – was sich in der Verordnung des Kabinetts der Minister der Ukraine "Über die Bildung des Staatlichen Amtes für Luftverkehrstransport" vom 29.03.2000 Nr. 573 [163] widerspiegelte. Laut dieser Verordnung wurde das Amt als Regierungsorgan der staatlichen Verwaltung definiert, das im Rahmen des Verkehrsministeriums agiert und diesem unterstellt ist. Die Betrachtung dieser Bestimmung, des rechtlichen Status von Ukrawiatrans (wieder einmal änderte sich der Name) und der Hauptaufgaben und Funktionen, die ihm übertragen wurden, deutet darauf hin, dass dieses staatliche Organ nicht dem "Sturm" von Auflösungen und Reorganisationen unterliegen würde, da die Versuche, die Funktionen und rechtliche Regulierung der Zivilluftfahrt zu organisieren, in Richtung der Anpassung an ähnliche Agenturen in entwickelten Ländern erfolgten [67].

In Anbetracht der Tatsache, dass die Ukraine Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ist, wurden in Absatz 2 des Erlasses des Ministeriums für Verkehr der Ukraine "Über die Umsetzung der Entscheidung des Kollegiums vom 09.07.2001 Nr. 35 'Über die Perspektiven und Hauptstrategien für die Entwicklung der Zivilluftfahrt der Ukraine'" vom 16.07.2001 Nr. 446 [107] die Probleme der Zivilluftfahrt der Ukraine definiert. Insbesondere war das Hauptproblem die Nichtübereinstimmung des gesetzlich festgelegten Status von Ukrawiatrans mit den tatsächlichen Aufgaben zur Gewährleistung einer effektiven staatlichen Verwaltung und Regulierung der Zivilluftfahrt entsprechend den Anforderungen der ICAO [67].

Die Politik und Konzeption der ICAO in Bezug auf die Befugnisse der nationalen Behörde, die für die Zivilluftfahrt verantwortlich ist, entsprach in vielen Fragen nicht den Zielen und Funktionen des Ministeriums für Verkehr der Ukraine [67].

Im Jahr 2004 wurde durch den Erlass des Präsidenten vom 15.07.2004 Nr. 803/2004 die Staatliche Behörde der Ukraine für die Aufsicht über die Sicherheit der Luftfahrt (Staatsluftfahrtbehörde) [67; 104] auf der Basis des Staatlichen Amtes für Luftverkehrstransport der Ukraine, das aufgelöst werden sollte, gebildet. Der Erlass sieht vor, dass die Staatsluftfahrtbehörde eine speziell ermächtigte zentrale Exekutivbehörde für die staatliche Aufsicht über die Sicherheit der Luftfahrt ist, deren Tätigkeit vom Kabinett der Minister der Ukraine geleitet und koordiniert wird und die als führende Behörde im System der zentralen Exekutivorgane die staatliche Politik im Bereich der Zivilluftfahrt und der Nutzung des Luftraums der Ukraine umsetzt [67].

Aus dem oben Gesagten lässt sich feststellen, dass die normativ-rechtlichen Akte, die den rechtlichen Status des staatlichen Verwaltungsorgans im Bereich der Zivilluftfahrt in der Ukraine festlegen, komplexe Prozesse durchlaufen. Auf der Grundlage dieser Akte erfolgt entweder die Gründung, Reorganisation oder die Auflösung eines solchen staatlichen Organs insgesamt. Die Veränderungen, die in der Organisation der Verwaltung der Zivilluftfahrt vorgenommen wurden, waren

von einem Mangel an wissenschaftlich fundierten Richtlinien für die entsprechenden Entscheidungen gekennzeichnet, wodurch die Verwaltungsaktivitäten in diesem Bereich beeinträchtigt wurden; die Zuständigkeit dieses Organs änderte sich, d.h. "ein bestimmter Umfang staatlicher Tätigkeit, der einem bestimmten Organ übertragen wird, oder eine Reihe von Fragen, die durch Gesetzgebung und andere normativ-rechtliche Akte vorgegeben sind, die es im Rahmen seiner praktischen Tätigkeit lösen kann" [4, S. 59; 221].

Ohne auf weitere Schritte der Regierung zur Gewährleistung des Verwaltungseinflusses auf die Luftfahrtbranche einzugehen, sei darauf hingewiesen, dass gemäß dem Erlass des Präsidenten der Ukraine "Über die Optimierung des Systems der zentralen Exekutivorgane" vom 09.12.2010 Nr. 1085/2010 [198] die Staatliche Luftfahrtbehörde der Ukraine gegründet und als zentrales Exekutivorgan definiert wurde. Die Organisation und Tätigkeit der Exekutivorgane betrifft jedoch die verfassungsmäßige Vorschrift. Das heißt, eine solche "Organisation und Tätigkeit" muss gemäß Punkt 12 des Artikels 92 der Verfassung der Ukraine [80] "ausschließlich durch Gesetze" geregelt werden. Dem Obersten Rat der Ukraine sollte daher Änderungen am Gesetz der Ukraine "Über die zentralen Exekutivorgane" vorgenommen werden, um jene Bereiche zu definieren, für deren staatliche Regulierung die Schaffung eines zentralen Exekutivorgans in Form eines Ministeriums oder eines diesem gleichgestellten Organs erforderlich ist, unter Berücksichtigung der Wichtigkeit eines solchen Bereichs wie der Zivilluftfahrt und ein solcher Schritt würde mit der verfassungsmäßigen Vorschrift übereinstimmen [221].

Für unsere weitere Untersuchung stellen wir fest, dass laut der Konzeption der Verwaltungsreform in der Ukraine die Reformierung der organisatorischen Strukturen der Exekutive die komplexeste Herausforderung der Verwaltungsreform in der Ukraine darstellt und einen systematischen Ansatz erfordert, der es ermöglicht, die optimale Anzahl und Struktur der Exekutivorgane für die Bedürfnisse der Ukraine zu bestimmen [221].

Je nach Art der strukturellen Verbindungen unterscheidet die Wissenschaft der staatlichen Verwaltung lineare, funktionale, Stabs-, Matrix- und programmorientierte Strukturen [215, S. 412]. Bei der Verwaltung der Sicherheit der Zivilluftfahrt werden alle genannten Typen angewendet, aber die Matrixstruktur überwiegt. Das Hauptorgan im System der zentralen Exekutivorgane bei der Bildung und Gewährleistung der Umsetzung der staatlichen Politik in den Bereichen Luftverkehrstransport und Nutzung des Luftraums der Ukraine ist das Ministerium für Infrastruktur der Ukraine. Gleichzeitig muss man die Existenz solcher Subjekte berücksichtigen, für die die Verwaltung der Zivilluftfahrt nur eine ihrer Funktionen ist: Einige von ihnen unterstehen nicht dem Ministerium für Infrastruktur, sondern koordinieren lediglich ihre Aktionen mit ihm (MIA, SBU, MES usw.), anderen Subjekten untersteht das Ministerium für Infrastruktur direkt (Präsident, Kabinett der Minister). Der Nationale Sicherheits- und Verteidigungsrat koordiniert die Aktionen aller oben genannten Subjekte im Bereich der nationalen Sicherheit. Somit kann die organisatorische Struktur der Verwaltung der Zivilluftfahrt als eine Methode zur Organisation und Interaktion der Elemente eines komplexen offenen Systems der Zivilluftfahrt definiert werden, das eine Reihe komplexer offener Subsysteme niedrigerer Verwaltungsebenen umfasst. Das System wird vom Präsidenten der Ukraine geleitet, der gemäß Teil 2 des Artikels 102 der Verfassung der Ukraine [80] als Garant der Einhaltung der Verfassung der Ukraine, der Rechte und Freiheiten des Menschen und des Bürgers eine Reihe wichtiger Befugnisse in diesem Bereich hat. Die Frage der organisatorischen Struktur der Verwaltung der Zivilluftfahrt hat nicht nur theoretische Bedeutung, da von der Wahl der optimalen organisatorischen Struktur die Effizienz der Verwaltung abhängt [221].

Das System der staatlichen Verwaltung der Zivilluftfahrt besteht aus Subjekten, Objekten der Verwaltung und Verwaltungsbeziehungen zwischen Subjekten und Objekten der Verwaltung. Dabei ist zu beachten, dass dieses System komplex ist

und daher auf verschiedenen Ebenen desselben staatlichen Organs sowohl als Subjekt als auch als Objekt der Verwaltung fungiert. Darüber hinaus sind die Verwaltungsbeziehungen im System der staatlichen Verwaltung der Zivilluftfahrt nicht immer vertikal (subordinativ), obwohl sie überwiegen. Horizontale (koordinierende) Beziehungen zwischen den Verwaltungssubjekten existieren ebenfalls, ein klares Beispiel dafür sind die Beziehungen zwischen dem Nationalen Sicherheits- und Verteidigungsrat und dem Kabinett der Minister der Ukraine oder zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und dem MIA usw. [11]. Für die Charakterisierung des Systems der staatlichen Verwaltungsorgane im Bereich der Zivilluftfahrt ist die Bestimmung der Struktur des Systems von großer Bedeutung, unter der wir die Organisation des Systems aus einzelnen Elementen-Subsystemen mit ihren Wechselbeziehungen verstehen. Die Struktur des Systems sollte durch die Verteilung der Funktionen und Aufgaben des Gesamtsystems auf seine Elemente bestimmt werden.

Wenn man das staatliche Management der Zivilluftfahrt im weiteren Sinne als staatliche Regulierung gesellschaftlicher Beziehungen (Ausübung der regulativen Funktion) in diesem Bereich versteht, dann sind alle staatlichen Behörden und Organe der lokalen Selbstverwaltung sowie ihre Amtspersonen die Subjekte dieses Managements. Ein solches Verständnis geht jedoch weit über den Gegenstand des Verwaltungsrechts hinaus und ist viel breiter als das Konzept der "administrativ-rechtlichen Regulierung", und daher geht es über den Gegenstand unserer Forschung hinaus. Unserem Forschungsgegenstand entspricht ein solches Verständnis des staatlichen Managements, bei dem unter den Subjekten eines solchen Managements die Organe der Exekutive und ihre Amtspersonen sowie Personen, denen von den Exekutivorganen Verwaltungsbefugnisse im Bereich der Zivilluftfahrt delegiert wurden, verstanden werden. Das ukrainische Gesetz zählt den Präsidenten der Ukraine und den Nationalen Sicherheits- und Verteidigungsrat der Ukraine nicht zu den Exekutivorganen, die dennoch faktisch als Subjekte des staatlichen Managements in diesem Bereich auftreten.

Subjekte sind ein wichtiger Bestandteil des Systems der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt und stellen ebenfalls ein komplexes System dar. Zu den Subjekten der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt gehören Subjekte und Objekte des staatlichen Managements in diesem Bereich, die wir zur Vermeidung von Verwirrung als leitende und geleitete Subjekte bezeichnen werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass eine solche Unterscheidung in einem komplexen administrativen System relativ ist: In verschiedenen Beziehungen wird derselbe Subjekt der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt sowohl als leitendes als auch als geleitetes auftreten.

Der Staat führt Funktionen des staatlichen Managements im Bereich der Zivilluftfahrt durch seine Organe (hauptsächlich der Exekutive), ihre Amtspersonen sowie einige andere Organisationen aus. Jedoch muss anerkannt werden, dass der Staat in Form seiner Organe nicht der einzige Subjekt des Managements der Zivilluftfahrt in der Ukraine ist. Man kann von einem ganzen System solcher Management-Subjekte sprechen, das im Rahmen eines umfassenderen Systems von Management-Subjekten der Zivilluftfahrt in der Ukraine betrachtet werden muss. Die Heterogenität dieser Systeme wird durch die Heterogenität der Rechtsbeziehungen in diesem Bereich bestimmt, die je nach Managementmethode in vertikale (subordinative) und horizontale (koordinierende) Beziehungen klassifiziert werden können.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Sicherheit der Zivilluftfahrt ein komplexes Phänomen ist, das aus vielen Elementen besteht: Flugsicherheit, Brandschutz, Umweltschutz, Informations- und Flugsicherheit, die wiederum die Komplexität des Systems der Rechtsbeziehungen und ihrer Subjekte bedingt. Daher umfasst die administrativ-rechtliche Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine mindestens die administrativ-rechtliche Regulierung der Flugsicherheit, der Umweltsicherheit, der wirtschaftlichen Sicherheit und der Informationssicherheit. Es handelt sich um ein offenes System, das komplexe Subsysteme umfasst und gleichzeitig Teil eines umfassenderen Systems der Sicherheit von Menschen, Gesellschaft und Staat ist. Somit kann man zumindest

von verschiedenen Arten von Rechtsbeziehungen im Bereich der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine sprechen – im Bereich der Gewährleistung der Flugsicherheit, der Umweltsicherheit, der wirtschaftlichen und der Informationssicherheit. Dementsprechend gibt es verschiedene Systeme von Subjekten dieser Rechtsbeziehungen.

Zum System der Subjekte der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine gehören der Präsident der Ukraine, der Nationale Sicherheits- und Verteidigungsrat der Ukraine, das Kabinett der Minister der Ukraine, sowie zentrale Exekutivorgane (insbesondere das Ministerium für Infrastruktur, das Innenministerium, das Ministerium für Ökologie und natürliche Ressourcen der Ukraine, der Sicherheitsdienst der Ukraine), lokale Staatsverwaltungen und Organe der lokalen Selbstverwaltung (insbesondere im Bereich des Umweltschutzes), juristische Personen, die keine staatlichen Organe sind: Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugplätze, Flughafenkomitees für Flugsicherheit, sowie natürliche Personen: Mitarbeiter der Zivilluftfahrt, die für die Sicherheit der Zivilluftfahrt verantwortlich sind und exekutive Befugnisse haben (Leiter von Flughäfen, Flugsicherheitsdiensten, Kommandanten von Luftfahrzeugen während des Fluges usw.) und einige andere.

Die meisten der genannten staatlichen Organe führen das staatliche Management im Bereich der Zivilluftfahrt im Rahmen der Ausübung ihrer Hauptfunktionen durch.

Abhängig von der Art der Verwaltungsbeziehungen kann die folgende Klassifizierung der Subjekte der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine vorgeschlagen werden:

1. Subjekte der vertikalen administrativ-rechtlichen Beziehungen – eine Verwaltungshierarchie, zwischen deren Gliedern eine Unterordnung besteht:

1.1. Verwaltungssubjekte im Bereich der Zivilluftfahrt:

1.1.1. Subjekte des staatlichen Managements – der Staat direkt oder in Person seiner Organe und ihrer Amtspersonen.

1.1.2. Nichtstaatliche Verwaltungssubjekte – führen Verwaltungsfunktionen im Bereich der Zivilluftfahrt aus, die vom Staat delegiert werden. Es gibt alle Gründe zu sagen, dass diese nichtstaatlichen Verwaltungssubjekte tatsächlich staatliches Management durch die Delegation staatlicher Verwaltungsbefugnisse durchführen. Schließlich werden die Verwaltungsfunktionen, die sie ausüben, mit dem Ziel durchgeführt, die staatlichen Aufgaben zur Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu erfüllen. Dies sind vor allem Fluggesellschaften, Flugplätze, Flughäfen, ihre Dienstleistungen, Flugpersonal usw., sowie Organe der lokalen Selbstverwaltung.

1.2. Objekte des staatlichen Managements (untergeordnete Subjekte): untergeordnete staatliche Organe, Organe der lokalen Selbstverwaltung, Amts- und Dienstpersonen, andere juristische und natürliche Personen:

1.2.1. Solche mit Verwaltungsfunktionen und als Verwaltungssubjekte in Bezug auf andere Objekte:

1.2.1.1. Staatliche Organe in subordinativen (vertikalen) Beziehungen, ihre strukturellen Einheiten, Staatsbeamte (Amtspersonen, Dienstpersonen), Organe der lokalen Selbstverwaltung;

1.2.1.2. Nichtstaatliche juristische Personen (Fluggesellschaften, Flugplätze, Flughäfen usw.).

1.2.2. Solche ohne Verwaltungsfunktionen und die ausschließlich als Verwaltungsobjekte auftreten können: hauptsächlich natürliche Personen, die Dienstleistungen der Zivilluftfahrt in Anspruch nehmen und verpflichtet sind, die rechtmäßigen Anweisungen der Verwaltungssubjekte auszuführen (zum Beispiel der Kommandant eines Luftfahrzeugs während des Fluges).

2. Subjekte der horizontalen administrativ-rechtlichen Beziehungen – staatliche Organe, die nicht untereinander untergeordnet sind und nach dem Prinzip der Koordination interagieren.

Der Präsident der Ukraine als Staatsoberhaupt, Garant der Verfassung der Ukraine gemäß Artikel 106 der Verfassung der Ukraine, gewährleistet die

ationale Sicherheit des Staates [80] und damit auch ihre Komponente – die Sicherheit des Verkehrs, insbesondere die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

Basierend auf der Analyse des Artikels 106 der Verfassung der Ukraine [80], ist der Präsident der Ukraine mit bestimmten Befugnissen administrativ-rechtlicher Natur im Bereich der Zivilluftfahrt ausgestattet, die nach funktionalem Kriterium klassifiziert werden können:

- 1) Repräsentative – Absatz 3 des Artikels 106 [80];
- 2) Normsetzende – erlässt verbindliche Dekrete und Anordnungen im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt (Absatz 3);
- 3) Kontrollierende (als Garant der staatlichen Souveränität, der territorialen Integrität der Ukraine, der Einhaltung der Verfassung der Ukraine, der Rechte und Freiheiten von Menschen und Bürgern – Absatz 2 des Artikels 102 [80]) – Punkte 15, 16, 29, 30 des Artikels 106 [11; 80];
- 4) Personalbezogene – Punkte 10, 14 des Artikels 106 [80];
- 5) Organisatorisch-verwaltende – Punkte 17, 21 des Artikels 106 [80].

Obwohl der Präsident der Ukraine gemäß der Verfassung der Ukraine nicht Teil des Systems der Exekutive ist, deuten seine Funktionen als Garant der Verfassung und der Gesetze der Ukraine, die Rechtsnatur seiner normativen Akte, auf den untergesetzlichen Charakter seiner exekutiv-verwaltenden Tätigkeit hin. Es sollte beachtet werden, dass die Änderungen, die gemäß dem Gesetz Nr. 742-VII vom 21.02.2014 [52] an der Verfassung der Ukraine vorgenommen wurden, die Befugnisse des Präsidenten im Bereich der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt erheblich eingeschränkt haben, aber ein erheblicher Teil der Befugnisse in diesem Bereich verbleibt bei ihm als Vorsitzendem des Nationalen Sicherheits- und Verteidigungsrates.

Organisatorisch besteht der Nationale Sicherheits- und Verteidigungsrat der Ukraine (RNBO) aus den Mitgliedern des Rates und seiner Verwaltung. Die Mitglieder des RNBO der Ukraine umfassen den Vorsitzenden, den Sekretär und andere Mitglieder des Rates, die entweder aufgrund ihres Amtes oder durch Ernennung des Vorsitzenden des RNBO der Ukraine Teil des Rates sind. Gemäß

Artikel 5 des Gesetzes der Ukraine "Über den Rat für Nationale Sicherheit und Verteidigung der Ukraine" ist der Präsident der Ukraine der Vorsitzende des RNBO der Ukraine, der dessen Zusammensetzung bildet (Teil 1 des Artikels 6) [157]. Darüber hinaus gehören zum RNBO der Ukraine der Premierminister der Ukraine, der Verteidigungsminister der Ukraine, der Leiter des Sicherheitsdienstes der Ukraine, der Innenminister der Ukraine und der Außenminister der Ukraine [157]. Das Gesetz (Teil 3 des Artikels 6) sieht vor, dass die Leiter anderer zentraler Exekutivorgane Mitglieder des RNBO der Ukraine sein können [157].

Laut der Gesetzesanalyse ist der RNBO keiner der Staatsgewalten zugeordnet, aber er übt faktisch exekutive Funktionen aus, obwohl er nicht dem Kabinett der Minister der Ukraine untersteht und seine Tätigkeiten nicht von dessen Akten geleitet werden. Die Funktionen des RNBO bestehen neben der Beratung des Präsidenten der Ukraine in der Koordination der Tätigkeiten der Exekutivorgane im Bereich der nationalen Sicherheit und Verteidigung der Ukraine. Die Funktionen des RNBO sind in Artikel 3 des Gesetzes der Ukraine "Über den Rat für Nationale Sicherheit und Verteidigung der Ukraine" definiert [157]. Die Zuständigkeiten des RNBO der Ukraine umfassen gemäß Artikel 4 des Gesetzes der Ukraine "Über den Rat für Nationale Sicherheit und Verteidigung der Ukraine" beratende, koordinierende und kontrollierende Befugnisse, die indirekt mit der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt zusammenhängen [157].

Basierend auf der Analyse des rechtlichen Status, der Zusammensetzung, der Aufgaben und Funktionen des RNBO der Ukraine, kann man zu dem Schluss kommen, dass die Rolle des RNBO bei der Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt durch seine Fähigkeit bestimmt wird, die Aktivitäten der meisten staatlichen Organe zu koordinieren, die an der Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt beteiligt sind.

Das Kabinett der Minister der Ukraine, als höchstes Organ im System der Exekutivorgane, hat laut Artikel 116 der Verfassung der Ukraine [80] eine Reihe wichtiger Funktionen im Bereich der Zivilluftfahrt, die umfassen: die Sicherstellung der Durchführung der inneren und äußeren Politik des Staates und

die Durchsetzung der Gesetzgebung; die Erstellung normativ-rechtlicher und rechtlicher Akte; die Bildung, Reorganisation und Auflösung zentraler Exekutivorgane, die Organisation und Koordination ihrer Aktivitäten; die Ernennung und Entlassung von Leitern zentraler Exekutivorgane, die nicht Teil des Kabinetts der Minister der Ukraine sind, auf Vorschlag des Premierministers der Ukraine; die Gewährleistung der Rechte und Freiheiten von Menschen und Bürgern. Die Verfassung hebt speziell die Funktionen der Regierung zur Gewährleistung der Politik in den Bereichen Naturschutz und ökologische Sicherheit (die auch die Zivilluftfahrt betrifft) und zur Durchführung von Maßnahmen zur Gewährleistung der nationalen Sicherheit der Ukraine, der öffentlichen Ordnung und der Bekämpfung von Kriminalität (was direkt mit der Flugsicherheit zusammenhängt) hervor [80].

Das Innenministerium der Ukraine und die ihm unterstellten Organe der inneren Angelegenheiten erfüllen im Rahmen ihrer Hauptaufgaben eine Reihe von Funktionen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt. Gemäß Absatz 2 des Punktes 1 der Verordnung über das Innenministerium der Ukraine ist das Innenministerium der Ukraine das Hauptorgan (führendes Organ) im System der zentralen Exekutivorgane in Bezug auf die Formulierung und Umsetzung der staatlichen Politik zum Schutz der Rechte und Freiheiten der Bürger, der Interessen der Gesellschaft und des Staates vor rechtswidrigen Übergriffen, der Bekämpfung von Kriminalität, der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit [67], dem Schutz und der Verteidigung besonders wichtiger staatlicher Objekte (und daher auch der Objekte der Zivilluftfahrt, deren Schutz von der Nationalen Polizei durchgeführt wird) [125]. Die Rolle des Innenministeriums bei der Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt in der Ukraine wird in seinen Aufgaben und Funktionen deutlich.

Die Aufgaben des Innenministeriums im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt, basierend auf der Analyse von Punkt 3 der Verordnung, gehen nicht über seine Hauptfunktionen hinaus und betreffen hauptsächlich die Flugsicherheit. Die Aufgaben des Innenministeriums der Ukraine speziell im Bereich der

Flugsicherheit sind auch in Punkt 9 des Staatlichen Programms für die Flugsicherheit der Zivilluftfahrt definiert [125].

Gemäß diesen Aufgaben und basierend auf Punkt 4 der Verordnung führt das Innenministerium der Ukraine (MVS) eine Reihe von überwiegend verwaltungs- und organisationsbezogenen Funktionen zur Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt aus, die sich auf die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung beziehen, insbesondere im Luftverkehr. Gemäß seinen Aufgaben und Funktionen ist das MVS mit umfangreichen Befugnissen im Bereich der Zivilluftfahrtsicherheit ausgestattet, die in den Punkten 5 und 8 der Verordnung [125] festgelegt sind. Besonders wichtig für die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor Terrorismus ist Interpol und sein nationales Büro in der Ukraine, das als Hauptverwaltung fungiert.

Laut Artikel 7 des Gesetzes der Ukraine "Über die Nationale Polizei" [51] gibt es neben anderen auch Abteilungen der Nationalen Transportpolizei. Territoriale und Transportbehörden des MVS der Ukraine werden gemäß der Verordnung [125] vom Innenminister gebildet, reorganisiert und aufgelöst, der die Verordnungen über sie genehmigt (Absätze 12, Absatz 9), ernennt und entlässt die Leiter, ersten Stellvertreter und Stellvertreter der Hauptverwaltungen (Verwaltungen) des MVS im Verkehrsbereich und der territorialen Organe des MVS (Absätze 14, Absatz 9) nach Zustimmung des Präsidenten der Ukraine. Daher wird der rechtliche Status dieser Behörden in behördeninternen Dokumenten konkretisiert.

Das System der Nationalen Transportpolizei im Luftverkehr ist dreistufig und umfasst:

- die Verwaltung der Organisation der Arbeit der inneren Angelegenheitsorgane im Verkehrsbereich des MVS der Ukraine;
- die Verwaltungen (Abteilungen) des MVS der Ukraine im Verkehrsbereich;
- die Linienabteilungen (Abteilungen) der UMVS im Luftverkehr und die Linienstellen der Nationalen Polizei, die zu ihrer Struktur gehören.

Die Nationale Polizei (im Bereich der Flugsicherheit hauptsächlich ihre Komponente, die Abteilungen der Nationalen Transportpolizei im Luftverkehr) stellt die Sicherheit der Zivilluftfahrt in der Ukraine im Rahmen der ihr durch die ukrainische Gesetzgebung übertragenen Aufgaben sicher. Insbesondere gemäß Artikel 5 des Gesetzes der Ukraine "Über operative Ermittlungstätigkeit" [54] führt die Nationale Transportpolizei operative Ermittlungstätigkeiten durch.

Die Funktionen der Nationalen Polizei im Bereich der Zivilluftfahrtsicherheit werden innerhalb der in Artikel 10 des Gesetzes der Ukraine "Über die nationale Polizei" [51] festgelegten Grenzen sowie in Artikel 7 des Gesetzes der Ukraine "Über operative Ermittlungstätigkeit" [54] ausgeführt:

- Gewährleistung der Sicherheit der Bürger und der öffentlichen Ordnung;
- Aufdecken, Verhindern, Unterbrechen und Aufklären von Verbrechen, insbesondere von Akten der illegalen Einmischung in die Aktivitäten der Zivilluftfahrt, Ergreifen von operativen Ermittlungs- und präventiven Maßnahmen zu diesem Zweck, die durch die geltende Gesetzgebung vorgesehen sind [178];
- Annehmen und Registrieren von Anzeigen und Meldungen über Straftaten und Verwaltungsdelikte, zeitnahe Entscheidungen darüber treffen;
- Durchführung der vorgerichtlichen Vorbereitung von Materialien in Protokollform, Durchführung von Ermittlungen innerhalb der durch die Strafprozessordnung festgelegten Grenzen [178];
- Unterbrechen von Verwaltungsdelikten und Durchführung von Verfahren in solchen Fällen;
- Aufdecken von Gründen und Bedingungen, die zur Begehung von Rechtsverstößen beitragen, und Ergreifen von Maßnahmen innerhalb ihrer Zuständigkeit zu deren Beseitigung;
- Suche nach Personen, die sich vor den Ermittlungsbehörden, der Justiz und der Strafvollstreckung verstecken, die Vollstreckung einer strafrechtlichen Sanktion vermeiden [178];
- Durchführung kriminaltechnischer Untersuchungen auf der Grundlage von Materialien der operativen Ermittlungstätigkeit;

- Erteilung der entsprechenden Genehmigung zum Tragen und Transportieren von Waffen, Munition, Sprengstoffen und Materialien sowie anderen Gegenständen und Substanzen, für deren Lagerung und Verwendung spezielle Vorschriften gelten;

- Kontrolle der Einhaltung der von der Gesetzgebung festgelegten Passvorschriften, der Ein- und Ausreisebestimmungen, des Aufenthalts in der Ukraine und der Transitdurchfahrt durch ihr Territorium von Ausländern und Staatenlosen [178] (diese Funktion der Nationalen Polizei ist besonders wichtig für den Schutz der Zivilluftfahrt vor undisziplinierten Passagieren, Akten der illegalen Einmischung in ihre Aktivitäten, insbesondere zur Verhinderung von Terroranschlägen auf zivilluftfahrtbezogenen Objekten; unter Bedingungen der Verschärfung der terroristischen Bedrohung ist die Nationale Polizei verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, um die Einreise von Mitgliedern terroristischer Organisationen und anderen Personen, über die es glaubwürdige Informationen bezüglich ihrer Beteiligung an terroristischen Aktivitäten in der Ukraine oder im Ausland oder der Vorbereitung eines Terroranschlags gibt, zu verhindern, die Überwachung solcher Personen, die sich bereits auf dem Territorium der Ukraine befinden);

- Informieren der zuständigen staatlichen Behörden und gesellschaftlichen Organisationen über Unfälle, Katastrophen, Naturkatastrophen und andere Notfälle, Ergreifen von Sofortmaßnahmen zur Beseitigung ihrer Folgen [178], Rettung von Menschen und Hilfeleistung;

- Schutz von zivilluftfahrtbezogenen Objekten auf vertraglicher Basis;

- Unterstützung von Vertretern staatlicher Behörden und gesellschaftlicher Organisationen bei der Ausübung ihrer gesetzlichen Tätigkeit, wenn ihnen Widerstand geleistet wird oder eine Gefahr von Straftätern droht [178];

- Bereitstellung von Soforthilfe, einschließlich medizinischer Hilfe, für Personen, die Opfer von Straftaten und Unfällen geworden sind, sich in hilflosen oder lebens- und gesundheitsgefährdenden Zuständen befinden [178] usw.

Im Rahmen ihrer Funktionen zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität sichern auch spezielle Einheiten zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität der inneren Angelegenheitsorgane der Ukraine die Sicherheit der Zivilluftfahrt, wie in Artikel 9 des Gesetzes der Ukraine "Über die organisatorisch-rechtlichen Grundlagen der Bekämpfung der organisierten Kriminalität" [55] definiert. Ihre Befugnisse sind in Artikel 12 dieses Gesetzes festgelegt [55].

Eine notwendige Voraussetzung für die Wirksamkeit der Tätigkeit der inneren Angelegenheitsorgane im Luftverkehr ist deren Interaktion mit den territorialen Abteilungen der Nationalen Polizei, der SBU (Sicherheitsdienst der Ukraine), dem Ministerium für Infrastruktur und der staatlichen Luftfahrtbehörde, den Abteilungen des militärischen Schutzes von Luftfahrtobjekten, Fluggesellschaften usw. Heutzutage kann die Instabilität des rechtlichen Status der inneren Angelegenheitsorgane im Verkehrsbereich (insbesondere in der Luftfahrt) negative Auswirkungen auf ihre Aktivitäten haben. Die Annahme eines separaten Kompetenzdokuments in Form einer Verordnung über die Nationale Transportpolizei, die auf Ebene des Kabinetts der Minister der Ukraine bestätigt wird, würde alle Normen, die ihren rechtlichen Status bestimmen, systematisieren. Dies würde eine genauere Bestimmung ihrer Rolle, Aufgaben und Funktionen ermöglichen und klare Unterordnungsbeziehungen zwischen verschiedenen Verwaltungsebenen stärken. Allerdings ist es ebenso wichtig, die Grundlagen des rechtlichen Status der Nationalen Transportpolizei im Gesetz der Ukraine "Über die Nationale Polizei" als Garantie für ihr stabiles Funktionieren zu verankern.

Die SBU, als staatliche Strafverfolgungsbehörde mit besonderem Auftrag, die die Staatssicherheit der Ukraine gewährleistet, stellt neben anderen Funktionen auch die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor Terrorismus sicher. Gemäß Artikel 2 des Gesetzes der Ukraine "Über den Sicherheitsdienst der Ukraine" umfasst die Aufgabe der SBU auch den Schutz der legitimen Interessen des Staates und der Bürger vor Angriffen von Einzelorganisationen, Gruppen und Personen, die Prävention, Aufdeckung, Unterbindung und Aufklärung von Terrorismus und anderen rechtswidrigen Handlungen, die eine direkte Bedrohung für die

lebenswichtigen Interessen der Ukraine darstellen [161]. Die SBU arbeitet gemäß Artikel 8 des Gesetzes der Ukraine "Über den Sicherheitsdienst der Ukraine" [161] mit anderen staatlichen Organen, Unternehmen, Institutionen, Organisationen und Amtspersonen zusammen, insbesondere im Bereich der Zivilluftfahrtsicherheit. Das Gesetz verbietet nicht die freiwillige Einbeziehung anderer Personen sowie Bürgerverbände. In der Ukraine gibt es die gemeinnützige Organisation "Internationale Antiterror-Einheit".

Das System der SBU ist in Artikel 9 des Gesetzes der Ukraine "Über den Sicherheitsdienst der Ukraine" [161] definiert. Darüber hinaus gibt es beim SBU das Antiterrorzentrum zur Organisation und Durchführung von Antiterroroperationen und zur Koordination der Aktivitäten von Subjekten, die am Kampf gegen Terrorismus beteiligt sind oder an Antiterroroperationen teilnehmen [178].

Das Hauptamt der SBU ist für die Koordination und Kontrolle der Aktivitäten anderer SBU-Behörden verantwortlich. Seine Zusammensetzung ist in Abschnitt 1 des Artikels 10 des Gesetzes der Ukraine "Über den Sicherheitsdienst der Ukraine" [161] definiert. Gemäß Absatz 3 des Artikels 10 des genannten Gesetzes hat das Hauptamt der SBU das Recht, Verordnungen, Befehle, Anweisungen, Instruktionen zu erlassen und Anweisungen zu geben, die jedoch nur innerhalb des SBU-Systems verbindlich sind [161]. Die SBU kann nur Vorschläge an den Präsidenten der Ukraine zur Erlassung von Akten über Staatsgeheimnisse machen, die für Verwaltungsorgane, Unternehmen, Institutionen, Organisationen und Bürger verbindlich sind [178]. Dies ist überraschend, da die SBU eine zentrale Exekutivbehörde ist.

Die SBU hat weitreichende Befugnisse zur Erfüllung ihrer Funktionen, die im Gesetz der Ukraine "Über den Sicherheitsdienst der Ukraine" in Rechte und Pflichten unterteilt sind. Pflichten sind faktisch Funktionen der SBU und sind in Artikel 24 des Gesetzes der Ukraine "Über den Sicherheitsdienst der Ukraine" [161] festgelegt. Daraus kann geschlossen werden, dass die SBU eine informationsanalytische Tätigkeit bezüglich der Sicherheit der Zivilluftfahrt

ausübt. Außerdem ist die SBU verpflichtet, Verbrechen, einschließlich Akte der illegalen Einmischung in die Luftfahrtaktivitäten, aufzudecken, zu unterbinden und aufzuklären, deren Untersuchung gemäß Artikel 5 des Gesetzes der Ukraine "Über die operative Ermittlungstätigkeit" [161] in die Zuständigkeit der SBU-Einheiten zur Bekämpfung des Terrorismus fällt – also terroristische Akte auf Zivilluftfahrtobjekten; diese Fälle zu untersuchen und Personen zu suchen, die sich aufgrund der Begehung der genannten Verbrechen verstecken (Absatz 3 des Artikels 24 des Gesetzes der Ukraine "Über den Sicherheitsdienst der Ukraine") [161; 178]. Zu diesen Verbrechen gehört insbesondere Terrorismus, der die größte Bedrohung für die Sicherheit der Zivilluftfahrt darstellt. Gemäß Abschnitt 3 des Artikels 25 hat die SBU das Recht, als Ermittlungsbehörde zu fungieren [161].

Auch bei der SBU gemäß Artikel 8 der Kunst. In Art. 24 dieses Gesetzes [161] ist die Verhütung von „Straftaten im Bereich der Staatssicherheit“ vorgesehen, die jedoch nicht hinreichend definiert ist. Offensichtlich sind einige Straftaten gemeint, denn alle Straftaten, die die Sicherheit des Staates gefährden, sind strafbar. Es bleibt jedoch unklar, ob sich das Gesetz nur auf Straftaten gegen die Grundlagen der nationalen Sicherheit (Kapitel 1 des Strafgesetzbuchs [84]) bezieht, die nur unter bestimmten Voraussetzungen (z. B. Sabotage oder Eingriff in das Leben) die Sicherheit der Luftfahrt gefährden können (einer Person des öffentlichen oder staatlichen Lebens in Einrichtungen der Zivilluftfahrt) oder, was wahrscheinlicher ist, auch Verbrechen gegen die öffentliche Sicherheit (Kapitel 9 des Strafgesetzbuches [84]), darunter terroristische Handlungen (Artikel 258 [84]) und andere Verbrechen (Artikel 261. , 269 [84]). Zu den Straftaten gegen die Staatssicherheit können auch einige in § 14 des Strafgesetzbuchs vorgesehene Straftaten zählen [84]. Daher wäre es sinnvoll, diese Funktion der SGE im Gesetz klar zu definieren und konkret festzulegen, zu welchen Straftaten die SGE verpflichtet ist. Darüber hinaus ist die SGE verpflichtet, den Strafverfolgungsbehörden bei der Kriminalitätsbekämpfung, auch im Luftverkehr, die verfügbaren Kräfte und Mittel, auch technische, zur Verfügung zu stellen.

Die Aufgaben des Sicherheitsdienstes der Ukraine beziehen sich wie das Innenministerium hauptsächlich auf die Gewährleistung der Luftsicherheit. Die Aufgaben der SBU im Bereich der Luftsicherheit sind auch in Abschnitt 15 des Landesprogramms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt festgelegt [135]. Zur Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben zur administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt verfügt die SBU auch über einige gesetzlich festgelegte Exekutiv- und Verwaltungsbefugnisse (Artikel 25 des Gesetzes der Ukraine „Über den Sicherheitsdienst der Ukraine“ [161]). Es ist notwendig, anstelle des bestehenden Programms, das für die Jahre 2014-2021 berechnet wurde, ein neues Programm zur Bekämpfung von Verkehrsdelikten zu entwickeln und zu genehmigen, das die Aufgaben und Tätigkeitsbereiche der Strafverfolgungsbehörden bei der Regulierung der Zivilluftfahrt festlegen soll.

Die Aufgaben des Verteidigungsministeriums im Bereich der Luftsicherheit sind in Abschnitt 10, des Gesundheitsministeriums – Abschnitt 11, des Ministeriums für Notsituationen – Abschnitt 12, der Verwaltung des Staatsgrenzdienstes der Ukraine – Abschnitt 13, festgelegt Staatlicher Zolldienst – Klausel 14, die Interdepartementale Kommission zur Lösung von Krisensituationen im Falle der Begehung rechtswidriger Eingriffe in die Aktivitäten der Zivilluftfahrt – Klausel 16 des Staatlichen Programms für Flugsicherheit der Zivilluftfahrt“ [135].

Lokale staatliche Verwaltungen im Bereich der Zivilluftfahrt im jeweiligen Gebiet gewährleisten (Artikel 119 der Verfassung der Ukraine): Umsetzung der Verfassung und der Gesetze der Ukraine, Handlungen des Präsidenten der Ukraine, des Ministerkabinetts der Ukraine und anderer Exekutivbehörden ; Recht und Ordnung; Wahrung der Rechte und Freiheiten der Bürger; Umsetzung staatlicher und regionaler Umweltschutzprogramme; Interaktion mit lokalen Selbstverwaltungsorganen; Umsetzung anderer vom Staat gewährter und von den zuständigen Räten delegierter Befugnisse [21; 80]. Um diese Funktionen zu erfüllen, können lokale Landesverwaltungen lokale Regulierungsgesetze erlassen.

Die Werchowna Rada der Ukraine kann nicht den Subjekten der Staatsverwaltung (im engeren oder besonderen verwaltungsrechtlichen Sinne) im Bereich der Zivilluftfahrt zugeordnet werden. Es erlässt normative Akte (Gesetze und Resolutionen), stimmt der Verbindlichkeit internationaler Verträge der Ukraine zu, leistet rechtliche Unterstützung für die Zivilluftfahrt in der Ukraine, übt jedoch keine Führungsfunktionen aus und übt keine direkte Leitung als Verwaltungs- und Verwaltungstätigkeit aus. Gemäß der Verfassung der Ukraine ist die Werchowna Rada der Ukraine jedoch mit Kontrollbefugnissen über die Organe der Exekutivgewalt ausgestattet, gemäß Teil 4 des Art. Gemäß Artikel 89 der Verfassung der Ukraine können vorübergehende Untersuchungskommissionen eingesetzt werden, um Ereignisse im Luftverkehr zu untersuchen [80]. Darüber hinaus üben separate Strukturabteilungen der Werchowna Rada der Ukraine die Kontrollfunktionen über die Exekutivorgane aus, die mit der Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine betraut sind: gemäß Art. Gemäß Artikel 98 der Verfassung der Ukraine [80] hat die Rechnungskammer der Werchowna Rada der Ukraine das Recht, die Verwendung von Mitteln aus dem Staatshaushalt der Ukraine auch durch die mit der administrativen und rechtlichen Regulierung der Luftfahrt in der Ukraine betrauten Stellen zu kontrollieren; Der Menschenrechtsbeauftragte der Werchowna Rada der Ukraine gemäß Art. 101 der Verfassung der Ukraine [80] übt die parlamentarische Kontrolle über die Einhaltung der Menschen- und Bürgerrechte und -freiheiten im Bereich der Zivilluftfahrt aus. Es muss jedoch anerkannt werden, dass die genannten Kontroll- und Aufsichtsfunktionen nicht die Hauptaufgaben der Werchowna Rada der Ukraine sind und daher nur im Zusammenhang mit der Frage der Einhaltung der Vorschriften Gegenstand der Untersuchung dieser Arbeit sein können Grundsätze der Legalität, der Rechtsstaatlichkeit, der Vorrang der Menschenrechte in der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine.

Weitere Informationen über die Rolle und Funktionen der SBU im Bereich der Zivilluftfahrtsicherheit, einschließlich der Zusammenarbeit mit anderen

Behörden und Organisationen, finden Sie in den genannten Gesetzen und Verordnungen.

Die Organe der Staatsanwaltschaft der Ukraine und ihre Beamten üben zwar keine staatliche Verwaltung der Sicherheit der Zivilluftfahrt aus, sind aber im Rahmen ihrer Aufsichtsfunktionen indirekt damit verbunden. Die Befugnisse der Staatsanwaltschaft in Bezug auf die Aufsicht sind in den Punkten 3, 4 und 5 des Artikels 121 der Verfassung der Ukraine [80] festgelegt. Gemäß Punkt 4 [80] überwacht die Staatsanwaltschaft Organe, die befugt sind, administrative Zwangsmaßnahmen im Rahmen der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt durchzuführen, die mit einer Einschränkung der persönlichen Freiheit der Bürger verbunden sind – d.h. administrative Festnahme oder Festnahme auf Verdacht einer Straftat (andere ähnliche Maßnahmen fallen nicht in die Zuständigkeit dieser Organe). Punkt 5 [80] sieht wichtige Befugnisse in Bezug auf die Einhaltung der Grundsätze der Rechtsstaatlichkeit und der Vorherrschaft des Rechts, der Priorität der Rechte und Freiheiten der Bürger im Prozess der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt vor.

Einige Organe existieren nur „auf dem Papier“. Punkt 16 des staatlichen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt" [135] sieht vor, dass Maßnahmen zur Luftfahrtsicherheit von der interministeriellen Kommission für die Regulierung von Krisensituationen im Falle von illegalen Eingriffen in die zivile Luftfahrt koordiniert werden. Bisher wurde eine solche Kommission jedoch nicht eingerichtet und die Verordnung über sie, wie in Punkt 17 [135] gefordert, wurde vom Kabinett der Minister der Ukraine nicht bestätigt. Dies wird teilweise dadurch gerechtfertigt, dass während der Existenz dieser Norm kein Akt illegaler Einmischung in die zivile Luftfahrt in der Ukraine registriert wurde. Darüber hinaus legt der Name der Kommission nahe, dass sie ein temporäres und kein permanentes Organ ist und „im Falle illegaler Eingriffe“ eingerichtet wird. Es bleibt jedoch unklar, warum Punkt 16 dieser Kommission die Funktion der Koordination von Maßnahmen zur Luftfahrtsicherheit auferlegt, die permanent und nicht temporär sein sollte. Es scheint ein Widerspruch vorzuliegen und es sollte im

Gesetz klar festgelegt werden, ob diese Kommission permanent arbeitet oder temporär eingerichtet wird. Wenn die Kommission temporär ist, sollte dies in ihrem Namen als „Temporäre interministerielle Kommission...“ zum Ausdruck kommen.

Die Charakterisierung der Subjekte der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt wäre unvollständig, ohne die Subjekte zu erwähnen, durch die die staatlichen Behörden eine solche Verwaltung ausüben. Gemäß dem Inhalt des staatlichen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt [135] gehören zu diesen spezifischen Subjekten im Bereich der Luftfahrtsicherheit:

1. Die Luftfahrtsicherheitsdienstleistung des Luftfahrtsubjekts - gemäß Punkt 18, die für die Sicherstellung der Luftfahrtsicherheit im Luftfahrtsubjekt verantwortlich ist [135]. In Punkt 2 der Verordnung über den Luftfahrtsicherheitsdienst des Luftfahrtsubjekts wird er als juristische Person oder spezielle Abteilung des Luftfahrtsubjekts definiert, die die Funktionen des Schutzes vor Akten illegaler Einmischung und anderen rechtswidrigen Handlungen in Bezug auf seine sichere und normale Tätigkeit ausführt [148];

2. Flughafendirektor - gemäß Punkt 19 [135] ist er für die Umsetzung des staatlichen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt am Flughafen verantwortlich und berichtet direkt an die speziell autorisierte Behörde für die Sicherheit der Zivilluftfahrt über die Entwicklung und Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen; Punkt 21 definiert die Pflichten des Flughafendirektors im Bereich der Luftfahrtsicherheit [135];

3. Betreiber, die Flüge nach/von der Ukraine sowie Inlandsflüge innerhalb des Staates durchführen - gemäß Punkt 22, entwickeln und führen ein Luftfahrtsicherheitsprogramm durch [135];

4. Stellvertreter des Leiters des Luftfahrtsubjekts für Luftfahrtsicherheit - gemäß Punkt 23 wird in die Personalstruktur des Luftfahrtsubjekts eingeführt [135];

5. Flughafenmieter, die in der kontrollierten Zone des Flughafens tätig sind - gemäß den Punkten 25-27 sind sie für die Einhaltung der Zugangsbedingungen

durch die ihnen gehörenden Räumlichkeiten in die kontrollierte Zone des Flughafens verantwortlich [135];

6. Flughafenkomitee für Luftfahrtsicherheit - gemäß Punkt 28 wird in jedem Flughafen eingerichtet, gemäß Punkt 29, um Maßnahmen zur Sicherheit am Flughafen zu entwickeln, zu koordinieren und umzusetzen. Die Befugnisse des Flughafenkomitees für Luftfahrtsicherheit sind in Punkt 31 definiert, seine Zusammensetzung in den Punkten 32, 33 [135].

Im Bereich der Flugsicherheit, insbesondere der Navigationsicherheit, ist das staatliche Unternehmen Ukraerorukh von der Regierung beauftragt, die Funktionen der Ukraine in Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb des Luftverkehrs im Luftraum der Ukraine und im Luftraum über dem offenen Meer, für den die Ukraine von der ICAO die Verantwortung für den Betrieb des Luftverkehrs übertragen wurde, auszuüben. Der rechtliche Status von Ukraerorukh wird in einer Reihe von Rechtsakten definiert, unter denen die wichtigsten sind: „Verordnung über die Nutzung des Luftraums der Ukraine“ [129], „Regeln für den Flugbetrieb von Luftfahrzeugen und die Betreuung des Luftverkehrs im klassifizierten Luftraum der Ukraine“ [106], sowie behördliche: „Statut des staatlichen Unternehmens für den Betrieb des Luftverkehrs der Ukraine“, genehmigt durch den Erlass des Verkehrsministeriums der Ukraine vom 30.08.2002 Nr. 602; Erlass der staatlichen Luftfahrtverwaltung „Über die Organe für den Betrieb des Luftverkehrs“ vom 26.08.2004 Nr. 10; „Verordnung über die Organisation der Arbeit der Luftverkehrsbetriebsstellen von Ukraerorukh“, genehmigt durch den Erlass von Ukraerorukh vom 12.03.2008 Nr. 64 usw. Gemäß der Analyse des Inhalts dieser Dokumente sind die Hauptaufgaben und Funktionen von Ukraerorukh im Bereich der Navigationsicherheit:

- Organisation des Luftverkehrs: Betreuung des Luftverkehrs, Organisation und Management des Luftraums und Organisation der Luftverkehrsströme im Luftraum des ukrainischen Luftverkehrsbetriebs;

- Organisation der Funk- und Elektrotechnik für den Betrieb des Luftverkehrs und die Durchführung von Flügen;

- Gewährleistung der Tätigkeit und Entwicklung der Abteilungen des vereinigten zivil-militärischen Systems zur Organisation des Luftverkehrs;
- Organisation der Notfallbenachrichtigung und Beteiligung an Such- und Rettungsarbeiten;
- Bereitstellung von Navigationsinformationen für die Nutzer des Luftraums;
- Modernisierung und Entwicklung des ukrainischen Navigationsystems [122].

Darüber hinaus sind spezifische Subjekte der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt Personen des Luftfahrtpersonals, die mit Rechten und Pflichten in diesem Bereich ausgestattet sind. Eine besondere Rolle unter diesen Subjekten spielt der Flugzeugkommandant, der persönlich für die Sicherheit an Bord des Flugzeugs während des Fluges verantwortlich ist und mit entsprechenden Befugnissen zur Gewährleistung dieser Sicherheit ausgestattet ist.

Artikel 59 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine (PKU) definiert den Flugzeugkommandanten als einen Piloten, der die entsprechende Qualifikation und Erfahrung besitzt. Der Flugzeugkommandant wird vom Betreiber aus den Mitgliedern der Besatzung ausgewählt, um Führungsfunktionen an Bord des Flugzeugs auszuüben. Der Eigentümer, Pächter oder Leasingnehmer eines Flugzeugs für die allgemeine Luftfahrt ernennt einen Piloten, dem die Aufgabe übertragen wird, die Funktionen des Flugzeugkommandanten auszuführen und die Verantwortung für die sichere Durchführung des Fluges zu tragen [122].

2.3. Methoden und Ansätze zur organisatorisch-rechtlichen Unterstützung im Bereich der Zivilluftfahrt.

"Bei der Betrachtung der Formen und Methoden der rechtlichen und organisatorischen Unterstützung der Zivilluftfahrt ist zu beachten, dass sie dialektisch miteinander verbunden sind, sowohl in Form als auch in Inhalt ein und desselben Phänomens, und daher nicht getrennt existieren können [133].

Bei der Analyse der Spezifikationen der Formen der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine ist zu beachten, dass wir unter diesem Begriff die rechtlichen Formen der staatlichen Verwaltung im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt verstehen. Eine solche Identifizierung erscheint aus mehreren Gründen logisch und zweckmäßig. Erstens: Der Begriff "Formen der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt" entspricht genauer der Formulierung des Objekts und des Gegenstands dieser Untersuchung. Zweitens: In der Gesetzgebung und in der rechtlichen Doktrin gibt es keine einheitliche Terminologie zur Bezeichnung dieses Phänomens. Die Verfassung der Ukraine verwendet die Begriffe "Exekutive" (Artikel 113–120 [80]) und "Ausübung der Exekutive" (Absatz 1 Artikel 118 [80]). Obwohl ukrainische Verwaltungswissenschaftler (S.T. Goncharuk [34], S.V. Kivalov [8, S. 170–174] und andere) den Begriff "Formen der staatlichen Verwaltung" bevorzugen, verwenden sie neben diesem auch den Begriff "Formen der Verwaltungstätigkeit" [8, S. 170–171]. Andere Wissenschaftler, die die administrativ-rechtliche Natur der Formen der staatlichen Verwaltung betonen, halten es für angemessen, von "administrativ-rechtlichen Formen" als einer Art von Verwaltungsformen zu sprechen, darunter "Formen der Ausübung der Exekutive" und "Formen der inneren Organisation (Arbeitsapparat)" [7; 133], wobei sie diese von den administrativ-rechtlichen Formen der Verwaltung als einem System von Exekutivorganen abgrenzen [7, S. 104]. Russische Verwaltungswissenschaftler verwenden den weit verbreiteten, aber recht vagen Begriff "Formen der Tätigkeit der Staatsverwaltung" [15, S. 268, 350], der im Allgemeinen unserem Begriff der Verwaltungsformen entspricht, zusammen mit dem engeren Begriff "Formen der Ausübung der Exekutive" [17, S. 4] sowie dem noch engeren Begriff

"administrativ-rechtliche Formen der Tätigkeit der Exekutivorgane" [31, S. 229; 133].

Für das Verständnis der Natur der Formen der staatlichen Verwaltung im Bereich der Zivilluftfahrtssicherheit ist die Klassifizierung von entscheidender Bedeutung. Traditionell werden rechtliche und nicht-rechtliche Formen in der staatlichen Verwaltung unterschieden. Eine solche Aufteilung ist auch für unsere Untersuchung relevant, da sie auf das rechtliche Verfahren und die rechtlichen Folgen des Ausübens einer bestimmten Form hinweist. Nicht-rechtliche Formen der staatlichen Verwaltung im Bereich der Zivilluftfahrtssicherheit können die Organisation von Maßnahmen, die Durchführung von materiell-technischen Operationen sowie die Durchführung anderer Maßnahmen umfassen, die im Gesetz über die nationale Sicherheit vorgesehen sind und in den Zuständigkeitsbereich des SBU, des Innenministeriums, des Verteidigungsministeriums usw. fallen. Natürlich bedeutet der nicht-rechtliche Charakter solcher Formen in einem Rechtsstaat wie der Ukraine nicht, dass sie außerhalb des Gesetzes existieren oder dem Gesetz widersprechen können. Nicht-rechtliche Formen der staatlichen Verwaltung sind jedoch nicht Gegenstand dieser Untersuchung [63].

Zu den Hauptformen der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt gehören: die Ausgabe von normativen rechtlichen Verwaltungsakten; Abschluss von administrativ-rechtlichen Verträgen (insbesondere zur Sicherung von Objekten der Zivilluftfahrt); Durchführung rechtlich bedeutsamer Handlungen (wie staatliche Registrierung, Zertifizierung, Lizenzierung, Genehmigung von Starts und Landungen, Bereitstellung von Lufträumen); Ausstellung anderer offizieller Dokumente (zum Beispiel Genehmigungen für sportliche und Schulflüge) im Bereich der Zivilluftfahrt. Diese Formen haben wir als rechtlich eingestuft, da der Prozess ihrer Umsetzung durch geltendes Recht klar geregelt ist, sie rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen und sie selbst rechtliche Fakten darstellen, dh sie führen zur Entstehung, Änderung oder Beendigung von

Rechtsverhältnissen im Bereich der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt [63].

Es sei darauf hingewiesen, dass in der Konzeption der administrativen Reform in der Ukraine die Registrierung, Lizenzierung und Zertifizierung unter einem anderen Gesichtspunkt betrachtet werden - als Verwaltungsdienstleistungen. Für die Ziele und den Gegenstand dieser Untersuchung ist jedoch die Analyse der Registrierung, Lizenzierung und Zertifizierung aus einem anderen Blickwinkel als Formen der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt sinnvoller.

Eine separate Form der staatlichen Verwaltung im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrtssicherheit ist die **staatliche Kontrolle**, die auch als eine der wichtigsten Funktionen der staatlichen Verwaltung betrachtet wird [213, S. 323.]. In der wissenschaftlichen Literatur gibt es verschiedene Ansätze zur Definition von Kontrolle. Im weiteren Sinne wird Kontrolle als "staatliche oder gesellschaftliche Maßnahmen zur Überwachung, Prüfung und Erfassung der Aktivitäten, des Verhaltens von natürlichen und juristischen Personen" betrachtet [126, S. 215]. Der Vorteil dieser Definition liegt darin, dass sie eine Vorstellung von verschiedenen Formen der Kontrolle vermittelt: Überwachung, Prüfung, Erfassung. O.F. Andriyko definiert den Begriff Kontrolle enger als "Überprüfung der Einhaltung von Gesetzen, Entscheidungen usw." [213, S. 323], und staatliche Kontrolle als die Tätigkeit staatlicher Organe zur Verhinderung, Identifizierung und Beendigung von Handlungen, die den vom Staat festgelegten Normen und Regeln widersprechen [133; 214, S. 138]. Der Nachteil dieser Definition ist unserer Meinung nach, dass sie sich auf die Sicherungsfunktion - Verhinderung, Identifizierung und Beendigung von Rechtsverletzungen - beschränkt. In der Tat ist die Kontrolle nicht immer mit Rechtsverletzungen verbunden. Insbesondere in Bezug auf die staatliche Verwaltung im Bereich der Zivilluftfahrtssicherheit wird die Kontrolle in der Regel durchgeführt, um "Verhinderung, Identifizierung und Beendigung von Handlungen, die den vom Staat festgelegten Normen und Regeln widersprechen" zu erreichen, aber das Ziel staatlicher Kontrolle sollte auch die Identifizierung und Beseitigung von Mängeln in der rechtlichen Sicherung und der

Organisation der Tätigkeit staatlicher Organe sein. Ohne dies ist eine weitere Entwicklung des Systems der staatlichen Verwaltung nicht möglich. Schließlich ermöglicht die Kontrolle auf der Ebene der Einhaltung bestehender Normen nur die Konservierung des aktuellen Zustands, nicht jedoch den Fortschritt. Neben einer solchen Kontrolle ist auch eine Kontrolle auf höherer Ebene erforderlich: hinsichtlich der Effizienz bestehender Normen, staatlicher Organe und Beamter usw. Abgesehen von der Schutzfunktion sollte staatliche Kontrolle auch die Funktion der Identifizierung und Beseitigung bestehender Mängel in der staatlichen Verwaltung haben [133]."

Staatliche Aufsicht O. F. Andrijko betrachtet als eine Form der staatlichen Kontrolle, die durch Kontinuität, Systematik, das Fehlen einer Unterordnung zwischen dem Subjekt und dem Objekt der Aufsicht, überbehördliche Befugnisse der Aufsichtsbehörden und das Vorhandensein von Befugnissen zur Verhinderung, Beendigung von Rechtsverletzungen und zur Verantwortlichkeit der Schuldigen gekennzeichnet ist [213, S. 140]. Jedoch unterscheidet das Gesetz der Ukraine "Über die Grundlagen der staatlichen Aufsicht (Kontrolle) im Bereich der wirtschaftlichen Tätigkeit" [56] anhand seiner Analyse die Begriffe "staatliche Kontrolle" und "staatliche Aufsicht" nicht. So enthält Art. 1 eine Definition, aus der folgende Schlüsse gezogen werden können: die Begriffe "staatliche Aufsicht" und "staatliche Kontrolle" sind identisch, da sie gleichermaßen als Tätigkeit der gesetzlich ermächtigten Behörden der staatlichen Aufsicht (Kontrolle) innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Befugnisse definiert sind, um Verstöße gegen die Gesetzgebung durch Wirtschaftssubjekte zu erkennen und zu verhindern und die Interessen der Gesellschaft zu schützen, insbesondere die angemessene Qualität von Produkten, Arbeiten und Dienstleistungen, ein akzeptables Gefährdungsniveau für die Bevölkerung, die Umwelt [56; 133]. Art. 3 [56] definiert die grundlegenden Prinzipien der staatlichen Aufsicht (Kontrolle) im Bereich der wirtschaftlichen Tätigkeit.

Das genannte Gesetz legt in Teil 4 von Art. 4 eine erschöpfende Liste von Rechtsbeziehungen fest, die ausschließlich durch Gesetze geregelt werden, und

enthält eine grundsätzliche Bestimmung, aus der hervorgeht, dass eine Behörde für staatliche Aufsicht (Kontrolle) zur Gewährleistung der Flugsicherheit keine staatliche Aufsicht (Kontrolle) in diesem Bereich ausüben kann, wenn das Gesetz eine solche Behörde nicht ausdrücklich dazu ermächtigt und ihre Befugnisse bei der Ausübung der staatlichen Aufsicht oder Kontrolle nicht definiert [56]. Das Luftfahrtgesetz in Art. enthält eine Vorschrift, die die Ausübung der staatlichen Aufsicht zur Gewährleistung der Flugsicherheit einer speziell ermächtigten zentralen Exekutivbehörde, die derzeit das Ministerium für Verkehr und Kommunikation ist, auferlegt. Die Verordnung über das Ministerium für Verkehr und Kommunikation [128] enthält jedoch keinen Hinweis darauf, dass zu seiner Zuständigkeit die Ausübung der staatlichen Aufsicht zur Gewährleistung der Flugsicherheit gehört, im Gegenteil, in Unterabsatz 6 von Abs. 4, in dem die Arten von Verkehrsmitteln definiert werden, bezüglich derer das Ministerium für Verkehr und Kommunikation "die staatliche Aufsicht über die Einhaltung der Anforderungen der normativen Rechtsakte zur Gewährleistung der Sicherheit" ausübt, fehlt gerade der Luftverkehr. Die Bestimmungen über die staatliche Luftfahrtverwaltung definieren in Absatz 1 von Punkt 3 die Ausübung der staatlichen Kontrolle und Aufsicht über die Sicherheit der Zivilluftfahrt als eine der Hauptaufgaben der staatlichen Luftfahrtverwaltung [164]. Gleichzeitig wird die Flugsicherheitsaufsicht gemäß dem Inhalt von Teil 2 von Art. 3-1 [128] auch von anderen Exekutivorganen ausgeübt, die in diesem Artikel nicht genannt sind (offensichtlich ist das Verteidigungsministerium gemeint, das Teil des vereinigten zivil-militärischen Luftverkehrsmanagementsystems ist).

Aus dem Vorstehenden lassen sich folgende Schlüsse ziehen: Die Ausübung der staatlichen Kontrolle und Aufsicht über die Sicherheit der Zivilluftfahrt durch die staatliche Luftfahrtverwaltung entspricht nicht dem Luftfahrtgesetz [122] und Teil 4 von Art. 4 des Gesetzes der Ukraine "Über die Grundlagen der staatlichen Aufsicht (Kontrolle) im Bereich der wirtschaftlichen Tätigkeit" [56], mehr noch - keine Exekutivbehörde hat eine gesetzliche Grundlage für die Ausübung dieser Funktion, da das Luftfahrtgesetz [122] zwar de jure das Ministerium für Verkehr

und Kommunikation dazu ermächtigt, jedoch entgegen den Anforderungen von Teil 4 von Art. 4 des Gesetzes der Ukraine "Über die Grundlagen der staatlichen Aufsicht (Kontrolle) im Bereich der wirtschaftlichen Tätigkeit" [56] seine Befugnisse bei der Ausübung der staatlichen Aufsicht oder Kontrolle nicht definiert. In Anbetracht dessen ist es dringend erforderlich, ein Gesetz "Über die staatliche Kontrolle und Aufsicht über die Sicherheit der Zivilluftfahrt" zu erlassen, das die entsprechenden Befugnisse der staatlichen Luftfahrtverwaltung vorsieht, entsprechende Änderungen am Luftfahrtgesetz [122] vornimmt und in Zukunft entsprechende Vorschriften in das neue Luftfahrtgesetz aufnimmt. Seit dem 26.12.2007, dem Tag des Inkrafttretens des Gesetzes der Ukraine "Über die Grundlagen der staatlichen Aufsicht (Kontrolle) im Bereich der wirtschaftlichen Tätigkeit" [56], hat keine Exekutivbehörde eine gesetzliche Grundlage für die Ausübung der Funktion der staatlichen Kontrolle und Aufsicht über die Sicherheit der Zivilluftfahrt. Infolgedessen verstößt die Ukraine gegen ihre internationalen Verpflichtungen, verliert die Möglichkeit, Mitglied der JAA und der EASA zu werden, und bleibt insgesamt ohne ein Luftfahrtregulierungssystem, da eine der Hauptfunktionen dieses Systems verloren geht, ohne die die Ausübung anderer Funktionen entweder unmöglich oder ineffektiv sein wird. All dies kann zur Anwendung internationaler Sanktionen gegen die Ukraine führen, wie: das Verbot für ukrainische Luftfahrtunternehmen, Flüge außerhalb der Ukraine durchzuführen; Verlust von Absatzmärkten für Hersteller von Luftfahrttechnik; Ausschluss der Ukraine aus der ICAO und Eurocontrol, was zur internationalen Isolation der Ukraine als Luftfahrtnation und zum Niedergang der Luftfahrtindustrie führen wird. Bereits heute hat die Regierung der Ukraine eine Verringerung der Effektivität der staatlichen Aufsicht über die Tätigkeit der Luftfahrtakteure festgestellt, als Folge wesentlicher Änderungen im System der staatlichen Regulierung der Zivilluftfahrt sowie in der Struktur des Managements, sowohl der Zivilluftfahrtbranche insgesamt als auch einzelner Luftfahrtakteure.

Die Untersuchung von Luftfahrtvorfällen und -zwischenfällen mit zivilen Luftfahrzeugen der Ukraine und ausländischen zivilen Luftfahrzeugen, Verstöße

gegen die Nutzung des ukrainischen Luftraums gemäß dem Beschluss des Ministerrats der Ukraine vom 21. März 2012 Nr. 228, obliegt einer spezialisierten Experteneinrichtung zur Untersuchung von Luftfahrtvorfällen – dem Nationalen Büro für die Untersuchung von Luftfahrtvorfällen und -zwischenfällen mit zivilen Luftfahrzeugen [99; 122; 130].

Das Hauptziel dieser Experteneinrichtung besteht darin:

1) Durchführung technischer Untersuchungen von Luftfahrtvorfällen, schweren Zwischenfällen, Zwischenfällen, Notfällen, Beschädigungen von zivilen Luftfahrzeugen und Fluggeräten am Boden, Verstößen gegen die Nutzung des Luftraums, insbesondere während der Wartung und Organisation des Luftverkehrs **(im Folgenden als Luftfahrtvorfälle bezeichnet)**, die auf dem Territorium der Ukraine mit zivilen Luftfahrzeugen stattgefunden haben;

2) Teilnahme an der Durchführung technischer Untersuchungen auf dem Territorium ausländischer Staaten, in denen Luftfahrtvorfälle mit zivilen Luftfahrzeugen der Ukraine stattgefunden haben;

3) Vorbereitung von Schlussfolgerungen und Empfehlungen auf der Grundlage der Sammlung, Analyse, Untersuchung und Zusammenfassung von Daten, die sich auf die Flugsicherheit beziehen, um Luftfahrtvorfälle, die auf dem Territorium der Ukraine stattgefunden haben, zu verhindern [130].

Gegenstand der Tätigkeit des Nationalen Büros ist:

1) Gewährleistung einer objektiven Untersuchung von Luftfahrtvorfällen, die auf dem Territorium der Ukraine mit zivilen Luftfahrzeugen und Luftfahrtvorfällen, die auf dem Territorium ausländischer Staaten mit zivilen Luftfahrzeugen der Ukraine stattgefunden haben;

2) Durchführung des Auslesens, der Reproduktion und Analyse von Aufzeichnungen von Flugdatenschreibern und bodengestützten objektiven Kontrollmitteln, bei Bedarf – Bestimmung des technischen Zentrums, einschließlich im Ausland;

3) Gewährleistung der Sammlung von Informationen über identifizierte Betriebs- und Flugfaktoren und Risiken, Abweichungen, Analyse, Untersuchung und Zusammenfassung von Daten, die sich auf die Flugsicherheit beziehen;

4) Teilnahme an der Arbeit internationaler Luftfahrtorganisationen, Förderung der Entwicklung internationaler wissenschaftlich-technischer und informationstechnischer Verbindungen im Bereich der technischen Untersuchung und Verhütung von Luftfahrtvorfällen;

5) Erforschung und Verbreitung von fortschrittlichen Erfahrungen und Methoden der Durchführung unabhängiger Untersuchungen, des Flugsicherheitsmanagements unter dem Personal von Fluggesellschaften, Mitarbeitern von Unternehmen, Einrichtungen, Organisationen, Organen des Luftverkehrsmanagements, die an der Durchführung von Untersuchungen beteiligt sind;

6) Erstellung von Berichten und Empfehlungen auf der Grundlage der Ergebnisse der Untersuchungen von Luftfahrtvorfällen;

7) Bereitstellung von Berichten und Empfehlungen zur Verhütung von Luftfahrtvorfällen an die zuständige Behörde für Zivilluftfahrt, andere interessierte Exekutivorgane sowie Luftfahrtunternehmen, Einrichtungen und Organisationen;

8) Zusammenarbeit mit den entsprechenden Exekutivorganen, Organen der lokalen Selbstverwaltung, Unternehmen, Einrichtungen, Organisationen und der Bevölkerung während der Organisation und Durchführung von Untersuchungen von Luftfahrtvorfällen, dem Schutz des Tatorts und der Bewahrung von Beweismitteln;

9) Zusammenarbeit mit dem Außenministerium, den konsularischen Einrichtungen der Ukraine, kompetenten internationalen Organisationen und dem Luftfahrtorgan der ausländischen Staaten, auf deren Territorium ein Luftfahrtvorfall mit einem zivilen Luftfahrzeug der Ukraine stattgefunden hat oder wenn dieses Luftfahrzeug (Ausrüstung) in der Ukraine hergestellt wurde;

10) Zusammenarbeit mit den entsprechenden Organisationen des Staates der nationalen Registrierung des zivilen Luftfahrzeugs oder seines Betreibers, wenn ein Luftfahrtvorfall auf dem Territorium der Ukraine stattgefunden hat;

11) Erfassung von Luftfahrtvorfällen [109; 130].

Das Nationale Büro für die Untersuchung von Luftfahrtvorfällen und – zwischenfällen mit zivilen Luftfahrzeugen hat seine eigene Struktur (Abb. 1) und gemäß dem Beschluss des Ministerkabinetts beträgt die Höchstzahl seiner Mitarbeiter 40 Personen, die keine Staatsbeamten sind.



F-1. Struktur des Nationalbüros

Die Untersuchung von Luftfahrtvorfällen und -zwischenfällen im internationalen Recht und in der Gesetzgebung der Ukraine wird traditionell als ein relativ eigenständiger Prozess (im Verhältnis zur Regulierung der Zivilluftfahrt) betrachtet, und die rechtlichen Normen, die sie regeln, werden als ein separater rechtlicher Institutsbereich angesehen. Jedoch ist nach unserer Meinung die Untersuchung von Luftfahrtvorfällen und -zwischenfällen in der Ukraine in ihrer Natur eher eine Form der staatlichen Kontrolle und nach internationalen Standards eine Form der staatlichen Aufsicht über die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

Dementsprechend ist die Untersuchung von Luftfahrtvorfällen, Zwischenfällen und Notfällen ein integraler Bestandteil des Mechanismus zur Regulierung der Zivilluftfahrt, da ihr Ziel gemäß Anhang 13 des Chicagoer Abkommens die Ermittlung der Ursachen eines Luftfahrtvorfalls zum Zweck der

Verhütung solcher Fälle in der Zukunft, die Erstellung des Abschlussberichts und die Erarbeitung entsprechender Empfehlungen [122; 135] ist, was dazu führt, dass solche Untersuchungen als eine besondere Art der staatlichen Kontrolle betrachtet werden. Ihre Besonderheit liegt darin, dass das einzige Ziel der Untersuchung eines Luftfahrtvorfalls oder -zwischenfalls die Verhütung zukünftiger Ereignisse ist und das Ziel der Untersuchung nicht darin besteht, jemandes Schuld oder Verantwortung festzustellen (Abschnitt 5.1 der Regeln für die Untersuchung von Luftfahrtvorfällen und -zwischenfällen mit zivilen Luftfahrzeugen in der Ukraine [122; 149]). Das Endziel der Untersuchung besteht darin, den Mechanismus der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verbessern. Internationale Standards für die Untersuchung von Luftfahrtvorfällen und -zwischenfällen sind in einer Reihe von ICAO-Dokumenten enthalten.

Gemäß dem Ziel hat eine solche Untersuchung eine Reihe von Besonderheiten, die sie von kriminellen, administrativen und dienstlichen Untersuchungen deutlich unterscheiden. Dies beinhaltet Schnelligkeit (gemäß Abschnitt 6.1.1 der Regeln [149], die Untersuchung muss innerhalb von maximal 30 Tagen für Unfälle, 60 Tagen für Katastrophen, 90 Tagen für Luftfahrtvorfälle mit ausländischen Luftfahrzeugen durchgeführt werden), die durch minimale Formalität und ein vergleichsweise vereinfachtes Verfahren erreicht wird, was sehr wichtig ist, da das konstruktive Ergebnis – die Erarbeitung von Empfehlungen zur Verhütung solcher Luftfahrtvorfälle – so schnell wie möglich erreicht werden muss. Da das Ergebnis der Untersuchung, die nicht auf die Verantwortung abzielt, keine Rechte der betroffenen Personen verletzen kann, erfordert es nicht eine ganze Reihe von Garantien in Form von formalisierten Verfahren, die die Untersuchung von Verstößen verlangsamten [87].

Der oben genannte Grundsatz der Untersuchung von Luftfahrtvorfällen in der Ukraine wird im Allgemeinen eingehalten. Allerdings wird ein anderes wichtiges Prinzip von Anhang 13 [169] verletzt - die Unabhängigkeit der Untersuchungsbehörde. In der Ukraine existiert sie nur auf dem Papier, festgelegt in Abschnitt 5.3 der Regeln [122; 149].

Gleichzeitig erfordern internationale und europäische Standards die Schaffung einer unabhängigen Behörde zur Untersuchung von Luftfahrtvorfällen. Dies ist auf eine solche Anforderung wie Objektivität und Unvoreingenommenheit der Untersuchungsergebnisse zurückzuführen. Die staatliche Luftfahrtverwaltung jedoch, als Organ, dem die Regulierung des Flugverkehrs obliegt, kann nicht als uninteressierter und unvoreingenommener Subjekt bei der Untersuchung von Luftfahrtvorfällen angesehen werden, die hypothetisch durch Mängel in der Arbeit der staatlichen Luftfahrtverwaltung selbst verursacht sein könnten. Es ist notwendig, eine wirklich unabhängige staatliche Behörde zur Untersuchung von Luftfahrtvorfällen zu schaffen, zumal diese Funktion der staatlichen Luftfahrtverwaltung gemäß Abschnitt 3 der Verordnung nur vorübergehend ist [124; 164]. Gemäß den Anforderungen der ICAO und der EU sollte die Untersuchung von Luftfahrtvorfällen von einer Behörde durchgeführt werden, die dem Kabinett der Minister der Ukraine direkt rechenschaftspflichtig und unterstellt ist. Dasselbe gilt für die Untersuchung von Notfällen und Beschädigungen von zivilen Luftfahrzeugen am Boden in der Ukraine, die durch spezielle Regeln geregelt werden [124; 149].

Das administrative und rechtliche Regulierungssystem der Zivilluftfahrt in der Ukraine manifestiert sich in spezifischen, gesetzlich definierten rechtlichen Formen, die je nach Inhalt der Verwaltungstätigkeit klassifiziert werden können in:

- Erlass von normativen Akten durch zuständige staatliche Organe und andere Subjekte, denen solche Rechte in gesetzlich festgelegter Weise delegiert wurden;
- Erlass von individuellen Rechtsanwendungs- (exekutiv-verwaltenden) Akten durch zuständige staatliche Organe und andere Subjekte, denen solche Rechte vom Staat delegiert wurden, sowie Durchführung anderer, gesetzlich festgelegter Aktionen mit juristischer Bedeutung [133]. Insbesondere gehören dazu:

1) Lizenzierung – gemäß Art. 8 des Gesetzes der Ukraine "Über den Transport" wird die Lizenzierung unter anderem eingeführt, um die Regulierung und Zuverlässigkeit des Transports [57], in diesem Fall des Lufttransports, zu gewährleisten. Der Lizenzierung unterliegen Wirtschaftssubjekte im Bereich der Luftfahrt. Gemäß der Definition in Art. 1 des Gesetzes der Ukraine "Über die Lizenzierung bestimmter Arten von Wirtschaftstätigkeit" umfasst die Lizenzierung Maßnahmen wie die Ausstellung, Neuausstellung und Annullierung von Lizenzen, die Ausstellung von Duplikaten von Lizenzen, die Führung von Lizenzakten und -registern, die Überwachung der Einhaltung von Lizenzbedingungen durch die Lizenznehmer, die Ausstellung von Anordnungen zur Beseitigung von Verstößen gegen Lizenzbedingungen sowie von Anordnungen zur Beseitigung von Verstößen gegen das Lizenzierungsgesetz.

2) Zertifizierung – gemäß Art. 10 des Gesetzes der Ukraine "Über den Transport" müssen Verkehrsmittel den Sicherheits-, Arbeitsschutz- und Umwelanforderungen, den staatlichen Standards entsprechen und über ein entsprechendes Zertifikat verfügen. Gemäß der Konzeption zur Entwicklung der Zivilluftfahrt der Ukraine [160] sind Normierung und Zertifizierung die Hauptmethoden der staatlichen Regulierung der Flugsicherheit und der zivilen Luftfahrtsicherheit [133]. Das Gesetz der Ukraine "Über die Bestätigung der Konformität" definiert in Art. 1 die Zertifizierung als ein Verfahren, bei dem eine in festgelegter Weise anerkannte Stelle die Konformität von Produkten, Qualitätssystemen, Qualitätsmanagementsystemen, Umweltmanagementsystemen, Personal mit den gesetzlichen Anforderungen dokumentarisch bestätigt [133]. Gemäß dem geltenden Luftfahrtgesetz der Ukraine [122] unterliegen der Zertifizierung:

- Entwickler, Hersteller und Betreiber von ziviler Luftfahrttechnik (Art. 5 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine). Das Verfahren zur Zertifizierung von Betreibern in der Ukraine wird detailliert in den Regeln zur Zertifizierung von Betreibern geregelt [108];
- Typ des zivilen Luftfahrzeugs (Art. 16 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine);

- Jedes in der Ukraine hergestellte Exemplar eines zivilen Luftfahrzeugs (Art. 17 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine);
- Jedes zivile Luftfahrzeug, das in die Ukraine importiert wird (Art. 18 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine), da der Erwerb oder Betrieb von preiswerter ausländischer Luftfahrttechnik, die einen erheblichen Anteil an Ressourcen verbraucht hat oder moralisch, technisch und physisch veraltet ist, zu einer niedrigeren Flugsicherheit führt [133];
- Segelflugzeuge, Hängegleiter, Ultraleichtflugzeuge, andere Sportluftfahrzeuge, selbstgebaute Luftfahrzeuge, Aerostaten und Hilfsgeräte (Art. 39 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine) – Fragen zur Zertifizierung von leichten und ultraleichten Typen von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt, zur Ausbildung von Amateurpiloten und zur Festlegung von Flugregeln sind praktisch nicht geregelt, während die Anzahl der Luftfahrzeuge im Besitz von Privatpersonen (Allgemeine Luftfahrt) zunimmt. In letzter Zeit gab es eine Reihe von Katastrophen mit Luftfahrzeugen der genannten Kategorie [133];
- Luftfahrtpersonal – gemäß Art. 51 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine muss eine Person, die zum Luftfahrtpersonal gehört, die Übereinstimmung ihres Wissens und ihrer beruflichen Fähigkeiten mit den Anforderungen für die Ausstellung eines entsprechenden Zertifikats nachweisen. In der Ukraine gibt es übrigens kein Ausbildungsprogramm für Zivilpiloten, das den europäischen Anforderungen entspricht, und das System zur Aus- und Weiterbildung von Zivilpiloten ist unvollkommen und entspricht nicht den Anforderungen der ICAO und der EU. Aufgrund fehlender Finanzierung für die kostspielige Flugausbildung der Crews sind die Ausbildungseinrichtungen nicht in der Lage, den gesamten Ausbildungszyklus für Piloten zu gewährleisten. Probleme im Zusammenhang mit der Ausbildung von Zivilpiloten auf angemessenem Niveau stellen eine Bedrohung für die Flugsicherheit dar und können zu

einem Hauptfaktor werden, der die Entwicklung von Fluggesellschaften hemmt [133];

- Zivile Flughäfen – gemäß Art. 65 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine muss ein Flughafen auf seine Eignung zur Betriebstauglichkeit zertifiziert und mit dem entsprechenden Zertifikat versehen sein [133];
- Flughafenbetreiber (Art. 70 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine) – das Verfahren zur Zertifizierung von Flughafenbetreibern in der Ukraine wird detailliert in den entsprechenden Regeln geregelt;
- Dienstleistungen der Luftfahrtsicherheit – das Verfahren für ihre Zertifizierung wird detailliert in den Regeln für die Zertifizierung von Dienstleistungen der Luftfahrtsicherheit in der Ukraine geregelt [108].

Die Konzeption der Entwicklung der Zivilluftfahrt in der Ukraine [173] enthält eine etwas andere Liste, nach der folgende Objekte einer obligatorischen staatlichen Zertifizierung und Inspektion unterliegen: Luftfahrttechnik (Typ und Exemplar) sowie Ausrüstung für die Flugsicherheit; Flugpersonal; Flugplätze, Luftwege, lokale Flugrouten; Entwickler und Hersteller von Luftfahrttechnik und Flugsicherheitsausrüstung; Reparaturwerke und technische Wartungszentren für Luftfahrttechnik; Betreiber von Luftfahrttechnik und Flugsicherheitsausrüstung; Bildungseinrichtungen im Bereich der Zivilluftfahrt. Es ist offensichtlich, dass diese Konzeption [173] nicht mit dem aktuellen Luftverkehrsgesetz der Ukraine übereinstimmt, da sie einerseits Objekte in der genannten Liste enthält, die nicht im Luftverkehrsgesetz vorgesehen sind, und andererseits einige Objekte, die das Luftverkehrsgesetz ausdrücklich vorsieht, insbesondere den Flughafenbetreiber, nicht enthält. Die Zertifizierung von Flugsicherheitsdiensten ist in Absatz 18 des staatlichen Programms für die Flugsicherheit der Zivilluftfahrt [135] vorgesehen, jedoch nicht im Luftverkehrsgesetz und der Konzeption der Entwicklung der Zivilluftfahrt in der Ukraine [133].

Durch separate Regelungen [106] wurde das Verfahren für die Ausstellung von Geräuschauglichkeitszertifikaten für zivile Luftfahrzeuge festgelegt.

Heutzutage ist die Zertifizierung die wichtigste Form der staatlichen Verwaltung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt, da die Registrierung, die Zulassung und die Erteilung von Genehmigungen nach Erhalt eines Zertifikats erfolgen und die staatliche Aufsicht hauptsächlich auf der Einhaltung der Zertifizierungsvorschriften basiert, deren Nichteinhaltung zur Annullierung des Zertifikats führt. Was die Lizenzierung betrifft, so ist sie nicht allumfassend, da sie sich nur auf Wirtschaftssubjekte bezieht und für die Regulierung der Zivilluftfahrt eher eine unterstützende Bedeutung im Verhältnis zur Zertifizierung hat. Gerade mit der Zertifizierung sind die größten Schwierigkeiten der Ukraine bei der Erfüllung ihrer internationalen Verpflichtungen, dem Beitritt zur JAA, EASA, dem Betrieb ukrainischer Luftfahrzeuge im Ausland, internationalen Flügen usw. verbunden, da die in der Ukraine geltenden Zertifizierungsanforderungen noch nicht den Standards der EU und einiger anderer Länder entsprechen, was zur Folge haben kann, dass ukrainischen Fluggesellschaften Flüge in diese Länder verboten werden, sowie das Verbot des Betriebs von Luftfahrzeugen des Typs An in diesen Ländern. Die unverzügliche und gleichzeitig schrittweise Einführung der Gemeinsamen Luftfahrtanforderungen (JAR) in der Ukraine ist notwendig. Dieser Prozess hat bereits begonnen, jedoch sollten erhebliche Mängel, die bereits vorhanden sind, erwähnt werden. Die Einführung der JAR war bisher rein formell, sie wurden per Anordnung in Kraft gesetzt, aber ihre Texte wurden weder offiziell veröffentlicht noch in die Staatssprache übersetzt, was ihre Gültigkeit in Frage stellt [133]."

- 3) Registrierung:
- Zivile Luftfahrzeuge (Art. 39 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine) [122]. Das Verfahren zur Registrierung ziviler Luftfahrzeuge wird detailliert in den Regeln für die Registrierung ziviler Luftfahrzeuge in der Ukraine [103] geregelt;
- Zivile Flugplätze (Art. 64 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine) - gemäß dem Luftverkehrsgesetz der Ukraine wird dem Eigentümer oder Betreiber eines Flugplatzes, nachdem dieser in das staatliche Register der Flugplätze der Ukraine aufgenommen wurde, eine Registrierungsbescheinigung ausgestellt

[122]. Das Verfahren zur Registrierung ziviler Flugplätze wird detailliert in den Regeln für die Registrierung ziviler Flugplätze in der Ukraine [104] geregelt;

4) Zulassung:

- Zulassung zur Nutzung von Luftfahrzeugen - gemäß Teil 1 des Art. 27 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine wird ein ziviles Luftfahrzeug, das über ein Typenzertifikat verfügt, zur Nutzung zugelassen, wenn es im staatlichen Register der zivilen Luftfahrzeuge der Ukraine registriert ist und ein Flugtauglichkeitszertifikat besitzt, das von der staatlichen Behörde für die Zertifizierung und Registrierung von Luftfahrzeugen der Ukraine oder eines anderen Staates ausgestellt wurde [122; 133]. Heute, wo die Anzahl der Vorfälle, die durch Ausfälle der Luftfahrttechnik während des Fluges verursacht wurden, zugenommen hat, und die meisten Fluggesellschaften einen moralisch, technisch und physisch veralteten Flugzeugpark betreiben (Nutzungsdauer von 20 bis 40 und mehr Jahren [133]), spielt das Verfahren der Zulassung zur Nutzung von Luftfahrzeugen eine besonders wichtige Rolle bei der Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt;
- Zulassung zur Nutzung von Flugplätzen (Art. 85 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine);
- Zulassung von Luftfahrtpersonal zur Luftfahrttätigkeit - gemäß Art. 51 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine wird eine Person, die zum Luftfahrtpersonal gehört, nur dann zur selbständigen beruflichen Tätigkeit zugelassen, wenn sie über ein Zeugnis (Zertifikat) verfügt, das bestätigt, dass sie über das erforderliche Wissen und die erforderlichen Fähigkeiten verfügt und dass ihr Gesundheitszustand den festgelegten Anforderungen entspricht [122];
- Zulassung eines Luftfahrzeugs zum Flug - gemäß Art. 52 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine wird ein Luftfahrzeug zum Flug zugelassen, das ausgerüstet und gemäß der betrieblich-technischen Dokumentation in einem ordnungsgemäßen Zustand ist [122; 133].

5) Genehmigungserteilung: für die Durchführung von Flügen für zivile Luftfahrzeuge;

- für Abflüge von ukrainischen Flughäfen und Ankünfte an ukrainischen Flughäfen
- das Verfahren zur Erteilung solcher Genehmigungen wird detailliert in den Regeln [104] geregelt;
- für den Transport von Waffen, Munition, explosiven und giftigen Substanzen, Kernbrennstoffen, radioaktiven Substanzen und anderen besonders gefährlichen Gütern - erfolgt mit Genehmigung der zuständigen Behörden gemäß speziellen Regeln, die von den staatlichen Luftfahrtregulierungsbehörden der Ukraine festgelegt werden [122; 133];
- für die Durchführung von Luftfahrtarbeiten durch ausländische Betreiber - Luftfahrtarbeiten auf dem Territorium der Ukraine können von ausländischen Betreibern sowie von Joint Ventures und Unternehmen, die vollständig ausländischen Investoren gehören, auf der Grundlage einer Genehmigung (Lizenz) zur Durchführung von Luftfahrtarbeiten durchgeführt werden, die von der staatlichen Luftfahrtregulierungsbehörde der Ukraine ausgestellt wird [122; 133];
- für die Durchführung von unregelmäßigen internationalen Flügen (Art. 94 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine) [122].

3. Staatliche Kontrolle und Überwachung der Flugsicherheit, der Flugtauglichkeit ziviler Luftfahrzeuge, der Betriebstauglichkeit von Flugplätzen, der aeronautischen technischen Mittel, anderer Objekte der Zivilluftfahrt und ihres Schutzes vor unrechtmäßigen Eingriffen, Kontrolle und Überprüfung der Effektivität des ukrainischen Flugsicherheitssystems [133], Einhaltung der Standards für die ökologische Sicherheit der Zivilluftfahrt (bezüglich Fluglärm und Emission schädlicher Substanzen) - gemäß Art. 15 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine werden Zertifizierungsprüfungen und Überwachungen von einem speziell bevollmächtigten zentralen Organ der Exekutive durchgeführt [122], d. h. der Staatlichen Luftfahrtbehörde. In Abschnitt 2.1.1. des Leitfadens zur Organisation der Kontrolle der Flugsicherheit wird diese Kontrolle als Funktion definiert, mit der die Staaten die effektive Umsetzung der Standards und Empfohlenen Praktiken (SARPS) und der entsprechenden Verfahren bezüglich der Flugsicherheit, die in den Anhängen zum Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt und den

entsprechenden ICAO-Dokumenten enthalten sind, gewährleisten. Die Durchführung der staatlichen Überwachung der Flugsicherheit in der Ukraine wird speziell durch die Verordnung über die Überwachung der Flugsicherheit bei der Organisation des Luftverkehrs geregelt;

4. Dienstliche Untersuchungen von Luftfahrtvorfällen mit zivilen Luftfahrzeugen auf dem Territorium der Ukraine und mit zivilen Luftfahrzeugen der Ukraine auf dem Territorium anderer Staaten sowie von unrechtmäßigen Eingriffen in die Aktivitäten der Zivilluftfahrt [133] - gemäß Absatz 3 der Verordnung obliegen sie der Staatlichen Luftfahrtverwaltung [164];

Da die Sicherheit der Zivilluftfahrt ein vielschichtiges und komplexes Phänomen ist, ist es sinnvoll, im Rahmen des Übergangs vom Abstrakten zum Konkreten die rechtlichen Formen der staatlichen Verwaltung der Flugsicherheit, der Luftfahrt-, Umwelt- und Informationssicherheit zu betrachten [133].

Die administrative und rechtliche Regulierung des Flugbetriebs erfolgt in vielfältigsten Formen - normative Regulierung, Lizenzierung, Zertifizierung und Standardisierung, Registrierung, Zulassung, Genehmigung, staatliche Überwachung und Kontrolle (Erlass von Anordnungen), Organisation dienstlicher Untersuchungen von Luftfahrtvorfällen. Von besonderer Bedeutung für die Regulierung des Flugbetriebs ist die Zertifizierung. Hier kann man von staatlicher Regulierung der Flugtauglichkeit auf zwei systemischen Ebenen (auf verschiedenen Stufen des Lebenszyklus von Luftfahrtobjekten) sprechen: auf der Ebene der Sicherstellung der Flugtauglichkeit - Zertifizierung entsprechend dem Entwickler, Hersteller und der Luftfahrttechnik selbst und auf der Ebene der Aufrechterhaltung der Flugtauglichkeit - Zertifizierung entsprechend dem Betreiber, dem Wartungsunternehmen, dem Luftfahrtpersonal und dem Luftfahrzeug. Gemäß dieser Klassifizierung gibt es auch verschiedene Arten von staatlichen Standards in diesem Bereich. ISO-Normen regeln organisatorisch-rechtliche Aspekte, insbesondere das Zertifizierungsverfahren auf beiden oben genannten Ebenen [133].

Eine wichtige Form der Flugregulierung ist auch die staatliche Flugsicherheitsaufsicht (Safety Oversight), die in Punkt 1.5 der Verordnung über die Flugsicherheitsaufsicht bei der Organisation des Luftverkehrs als eine Funktion definiert wird, die von der entsprechenden bevollmächtigten Behörde ausgeführt wird, um sicherzustellen, dass die Ziele und Anforderungen zur Regulierung der Flugsicherheit effektiv eingehalten werden [133; 147].

Die administrative und rechtliche Regulierung der Flugsicherheit erfolgt in einem engeren Spektrum von Formen: normative Regulierung, Lizenzierung, Zertifizierung und Standardisierung, Zulassung, staatliche Überwachung und Kontrolle (Erlass von Anordnungen), Organisation dienstlicher Untersuchungen von Luftfahrtvorfällen [133]. So enthält die Staatliche Zivilluftfahrt-Sicherheitsprogramm in Abschnitt 6 die Anforderung: juristische Personen, deren Tätigkeit mit der Gewährleistung der Flugsicherheit verbunden ist, müssen ein entsprechendes Zeugnis (Zertifikat) besitzen, und das Luftfahrtpersonal sowie andere Spezialisten (Personen), deren Arbeit mit der Flugsicherheit zu tun hat, dürfen solche Arbeiten nur auf Grundlage eines Zeugnisses (Zertifikats) durchführen [133; 135].

Die administrative und rechtliche Regulierung der ökologischen Sicherheit der Zivilluftfahrt erfolgt durch normative Regulierung, Zertifizierung und Standardisierung, Zulassung, staatliche Überwachung und Kontrolle (Erlass von Anordnungen). Eine der wichtigsten rechtlichen Formen zur Gewährleistung der ökologischen Sicherheit der Zivilluftfahrt ist die Zertifizierung. Abschnitt 1 des Artikels 84 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine legt fest, dass der maximal zulässige Lärmpegel während des Betriebs von Luftfahrzeugen, die Emissionen von Flugzeugtriebwerken und die elektromagnetische Strahlung von Objekten der Luftfahrtaktivitäten die festgelegten Grenzwerte der ukrainischen Luftfahrtvorschriften nicht überschreiten dürfen [133].

Die Sicherheit der Software von Flugsystemen ist eng mit der Qualität der Software verbunden, die durch ihre Zertifizierung gewährleistet wird. Die ersten Anforderungen an die Software von Flugsystemen wurden 1978 in den USA in

DO-178 gestellt, die 1988 von DO-178A und dann 1993 von DO-178B abgelöst wurden. In der Ukraine gelten die Qualifikationsanforderungen für die Software von Bordgeräten und -systemen KT-178A (Analog zu DO-178A). Diese Qualifikationsanforderungen dienen zur Zertifizierung der Software von Flugsystemen [18, S. 396].

Außerdem gelten in der Ukraine seit dem 1. Januar 1999 die ISO-Normen für die Software von Flugsystemen, insbesondere die Qualitätsmanagement- und Qualitätssicherungsstandards DSTU ISO 9000-3-98 (DSTU ISO 9000-3-98. Qualitätsmanagement- und Qualitätssicherungsstandards. – Teil 3: Richtlinien zur Anwendung von DSTU ISO 9001 bei der Entwicklung, Lieferung und Wartung von Software. – In Kraft getreten am 1. Januar 1999), und seit dem 1. Juli 2000 DSTU 3918-99 (ISO/IEC 12207-95) DSTU 3918-99 (ISO/IEC 12207-95) (Informationstechnologie. Software-Lebenszyklusprozesse. – In Kraft getreten am 1. Juli 2000. Diese Standards regeln die organisatorisch-rechtlichen Aspekte der Zertifizierung von Software für Flugsysteme) [18; 133].

Um die theoretischen Methoden zu umreißen, auf denen die administrative und rechtliche Regulierung der Zivilluftfahrt basiert, ist es notwendig, sich auf das System von Prinzipien der Durchführung der staatlichen Kontrolle zu stützen, die im vorherigen Abschnitt charakterisiert wurden und festgestellt wurde, dass aufgrund der spezifischen Merkmale der Durchführung der Luftfahrtaktivitäten, es angebracht ist, solche Faktoren als Grundlage für die Klassifizierung der Prinzipien der staatlichen Kontrolle im Bereich der Zivilluftfahrt zu wählen, wie: 1) die Kombination von Anforderungen der staatlichen Kontrolle und des wissenschaftlich-technischen Fortschritts; 2) die gefährliche Natur der Aktivität für die Umwelt und juristische sowie natürliche Personen; 3) der Schutz der Rechte und Interessen der Gesellschaft; 4) die Übereinstimmung mit internationalen Anforderungen im Bereich der Luftfahrt.

Das System solcher Prinzipien bildet die Basis für die theoretischen Methoden der administrativen und rechtlichen Regulierung im Bereich der Zivilluftfahrt [100].

Es ist insbesondere angebracht, Methoden der rechtlichen Regulierung zu unterscheiden, die diesen Rechtsinstitut charakterisieren, und Methoden der staatlichen Verwaltung, die die administrative und rechtliche Regulierung der Zivilluftfahrt als rechtlich geregelte Aktivität der bevollmächtigten Subjekte - des Staates in Person seiner Organe (hauptsächlich der Exekutive) und Beamten, sowie nichtstaatlichen Subjekten - charakterisieren [133].

Dem rechtlichen Institut der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt, das zu den interdisziplinären (administrativen und Luftrechts) zählt, ist in größerem Maße die imperative Methode der rechtlichen Regulierung eigen. Dies ist auf die Besonderheiten der Rechtsbeziehungen im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt zurückzuführen. Der Platz der dispositiven Methode ist unbedeutend. Sie wird hauptsächlich zur Regulierung der Beziehungen mit Passagieren bezüglich der Ausübung ihrer individuellen Rechte angewendet. Die imperative Methode wird durch das Aufstellen und Befolgen von Vorschriften und Verboten umgesetzt [133]. Die dispositive Methode drückt sich in der Erteilung von Genehmigungen zur Durchführung bestimmter Handlungen aus und wird nur teilweise vom Gegenstand unserer Untersuchung abgedeckt. In der Regel sind die imperative und die dispositive Methode der rechtlichen Regulierung im Bereich der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt so eng miteinander verbunden, dass sie einen einzigen Mechanismus bilden, in dem die dispositive Methode kaum in reiner Form vorkommt. Zum Beispiel hat ein Passagier das Recht, die Sicherheitskontrolle vor dem Boarding des Luftfahrzeugs abzulehnen, aber dann wird er nicht zur Beförderung zugelassen (Teil 2 des Artikels 73 [122]), was eine Ausprägung der dispositiven Methode ist. Während des Fluges ist der Passagier jedoch verpflichtet, auf Anforderung des Flugkapitäns eine Sicherheitskontrolle zu durchlaufen (Teil 3 des Artikels 73 [122]), was eine Ausprägung der imperativen Methode ist.

Die Frage der Methode der rechtlichen Regulierung hat im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt nicht nur theoretische Bedeutung: Die richtige Wahl der Methode der rechtlichen Regulierung ist von entscheidender Bedeutung für die

Erreichung des Ziels (des erforderlichen Sicherheitsniveaus) und die Einhaltung der Menschenrechte und Freiheiten. Die Anwendung der dispositiven Methode anstelle der imperativen trägt nicht zur Wahrung dieser Rechte bei. Ein Beispiel für eine falsche Wahl der Methode der rechtlichen Regulierung durch den Gesetzgeber ist Art. des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine: „Die Befugnisse des Flugkapitäns, die untrennbar mit seinen direkten Pflichten zur Führung des Luftfahrzeugs, zur Leitung der Besatzung und zur Gewährleistung der Sicherheit an Bord des Luftfahrzeugs während des Fluges verbunden sind, sind fälschlicherweise als seine Rechte definiert.“ Diese auf den ersten Blick geringfügige Ungenauigkeit ändert vollständig den Inhalt der rechtlichen Regulierung, schafft die Illusion der dispositiven Methode dort, wo ausschließlich die imperative Methode anwendbar ist, da nur sie in diesem Fall das Recht des Menschen auf Leben, Gesundheit und Sicherheit garantieren kann. Denn wenn der Kapitän seine Pflichten zur Regulierung an Bord des Luftfahrzeugs während des Fluges als Recht betrachtet, gefährdet dies nicht nur das Recht der Passagiere auf Leben, sondern auch sein eigenes.

Angesichts der großen Anzahl von Methoden der staatlichen Verwaltung im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt ist eine wissenschaftliche Klassifizierung dieser Methoden in Gruppen je nach verschiedenen Kriterien zweckmäßig [96].

Zu den speziellen Methoden der eigentlichen administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt gehören die Methoden der Subordination und Reordination (in vertikalen Rechtsbeziehungen) sowie die Methode der Koordination in horizontalen Beziehungen. Die Subjekte der administrativen und rechtlichen Beziehungen im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt bilden ein einheitliches System, aber es gibt keine einheitliche Verwaltungsvertikale. So gibt es beispielsweise zwischen dem Innenministerium und der Staatlichen Luftfahrtbehörde der Ukraine keine Unterordnung, sondern Koordinationsbeziehungen. Gleichzeitig sind beide Organe dem Kabinett der Minister der Ukraine unterstellt. In sowjetischen Zeiten wurden

Verwaltungsbeziehungen und damit auch organisatorisch-rechtliche Beziehungen fast ausschließlich auf der Grundlage der Subordination aufgebaut. Das Konzept der Gewaltenteilung, das in der Verfassung der Ukraine [80] verankert ist, hat das etablierte sowjetische, wenn auch repressive, aber recht effektive System der Verwaltung und der administrativen und rechtlichen Regulierung im Allgemeinen und der Sicherheit der Zivilluftfahrt im Besonderen zerstört [96]. Daher steht die Ukraine vor der Aufgabe, ein neues, ebenso effizientes System zur Verwaltung der Flugsicherheit auf demokratischen und rechtlichen Grundsätzen zu errichten. Es kann festgestellt werden, dass solche Versuche während der gesamten Existenz des unabhängigen Ukraines unternommen wurden, aber leider können sie nicht als vollständig erfolgreich bezeichnet werden, da neben einigen positiven Verschiebungen in der rechtlichen Bereitstellung die gesamte Systemarbeit insgesamt unbefriedigend ist und negative praktische Konsequenzen hat (ein Beweis dafür ist die systematische Natur von Flugereignissen, die in der Ukraine auftreten, die, unserer Meinung nach, eine direkte Folge des unbefriedigenden Zustandes der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt sind) [96].

Das neue System zur Verwaltung der Sicherheit der Zivilluftfahrt kann, angesichts der Existenz unabhängiger Gewalten, nicht ausschließlich auf dem Prinzip der Subordination basieren. Daher ist die Anwendung der Koordinationsmethode in Verwaltungsbeziehungen keine Wahl, sondern eine Notwendigkeit. Es ist anzumerken, dass diese Methode der staatlichen Verwaltung in der Ukraine bereits in den administrativen und rechtlichen Beziehungen im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt Verbreitung gefunden hat. Ein staatliches Organ wie der Nationale Sicherheits- und Verteidigungsrat der Ukraine ist von Natur aus koordinierend, was direkt im Gesetz über diesen festgelegt ist (Artikel 1 des Gesetzes der Ukraine „Über den Rat für nationale Sicherheit und Verteidigung der Ukraine“ [119]). Es kann festgestellt werden, dass der hierarchischste, exekutive Zweig der Macht in der Ukraine heute keine einheitliche Vertikale bildet, sondern sich in nicht untereinander untergeordnete Zweige

verzweigt (Ministerien, zentrale Exekutivorgane mit besonderem Status, lokale Staatsverwaltungen). Daher hat der Umfang der horizontalen administrativen Rechtsbeziehungen im Gesamtvolumen der Rechtsbeziehungen im Bereich der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine derzeit die Tendenz zu wachsen [96].

Die Koordinationsmethode hat im Vergleich zur Subordinationsmethode sowohl Nachteile als auch Vorteile. Alles hängt vom Anwendungsbereich ab. Im Bereich der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt als exekutive Verwaltungstätigkeit scheint die Subordinationsmethode jedoch effektiver und daher zweckmäßiger zu sein.

Die Reordinationsmethode ist untrennbar mit der Subordinationsmethode verbunden und hat eine wichtige Bedeutung für die Effektivität letzterer. Sie besteht darin, dass die Verwaltungssubjekte die notwendigen Bedingungen für die von ihnen verwalteten Objekte schaffen, um die ihnen gestellten Aufgaben zu erfüllen. Eine dieser Bedingungen für den normalen Betrieb der Zivilluftfahrt ist ihre angemessene administrative und rechtliche Bereitstellung.

Die Bedeutung der Methode des administrativen Vertrags für die administrative und rechtliche Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine gewinnt angesichts des Vorhandenseins von nichtstaatlicher Luftfahrt an Bedeutung, wenn eine Reihe von Befugnissen der staatlichen Organe an nichtstaatliche Subjekte delegiert wird. Diese Methode war für die Regulierung der staatlichen Luftfahrt unter den Bedingungen eines Befehls- und Verwaltungssystems nicht erforderlich. Die Bedeutung dieser Methode ergibt sich gerade aus dem Vorhandensein der nichtstaatlichen Zivilluftfahrt (Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugplätzen), die staatliche Funktionen zur Gewährleistung der Sicherheit an ihren Objekten ausführt [96].

Man kann auch über Methoden der Überzeugung, Anreiz und Zwang in der administrativen und rechtlichen Sicherstellung der Sicherheit der Zivilluftfahrt sprechen. Die Methode der Überzeugung wird hauptsächlich in Form von Propaganda und Schulung angewendet: die Einführung in Sicherheitstechniken,

Regeln, Anweisungen, technische Normen. Letzteres wird durch die Zertifizierung mittels Qualifikationsprüfungen gewährleistet, was sich in der Methode des Zwangs zeigt – denn gemäß Teil 6 von Artikel 49 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine [122] kann das Zertifikat des Luftfahrtpersonals annulliert oder dessen Gültigkeit ausgesetzt werden, sowie die verliehenen Rechte eingeschränkt werden, im Falle einer Verletzung der Vorschriften, die die Flugarbeit, die Nutzung des Luftraums, die Organisation des Luftverkehrs, die technische Wartung der Luftfahrttechnik, die direkt die Flugsicherheit beeinflussen, regeln [122].

Die Methode der Anreiz in der Regulierung der Zivilluftfahrt tritt im Vergleich zu diesen beiden eher als Hilfsmittel auf, da sie nicht eigenständig angewendet werden kann. Sie kann sich in Form von staatlichen Auszeichnungen, Prämien, Wohnraumversorgung aus dem behördlichen Wohnfonds und dergleichen manifestieren [96].

Trotzdem bleibt der administrative Zwang in einem breiten Sinne die wichtigste Methode der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt. Dies hängt mit den spezifischen Merkmalen des Bereichs der gesellschaftlichen Beziehungen (Sicherheit der Zivilluftfahrt) zusammen, in dem aus offensichtlichen Gründen die imperative Methode der rechtlichen Regulierung überwiegt. In der Auslegung der Essenz des administrativen Zwangs gibt es in der Wissenschaft des Verwaltungsrechts keine Einheit. Obwohl die Mehrheit der inländischen Verwaltungsrechtler [2, S. 209; 7, S. 74–75; 8, S. 151; 34, S. 120–123] den administrativen Zwang weit auslegt (als jegliche gesetzlich vorgesehene Zwangsmaßnahmen, einschließlich Maßnahmen der administrativen Prävention oder Vorbeugung), kann man die Ansicht von D.M. Bachrach nicht ignorieren, der annimmt, dass rechtlicher Zwang nur als Reaktion auf rechtswidrige Handlungen eines Rechtssubjekts besteht [16, S. 198]. Diese Interpretation des Zwangs ist wesentlich enger als die erste, da sie den administrativen Zwang auf Maßnahmen der administrativen Beendigung und Verantwortlichkeit beschränkt (separat davon hebt D.M. Bachrach administrative Wiederherstellungsmaßnahmen hervor) und schließt Maßnahmen der administrativen Prävention nicht ein [16, S. 258; 96].

In jedem Fall ist der administrative Zwang eng mit Rechtsverstößen verbunden, da das Ziel der Zwangsmaßnahmen die Sicherstellung der Gesetzlichkeit und die Bekämpfung von Rechtsverstößen ist. Abhängig vom Ziel (Prävention, Beendigung von Rechtsverstößen, Verantwortlichmachung oder Wiederherstellung verletzter Rechte) können Zwangsmaßnahmen der Verwaltung im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt klassifiziert werden in:

1) Präventive administrative Maßnahmen (Prävention): Besonderer Betriebsmodus von Luftfahrtunternehmen, Flughäfen, Flugplätzen – Verbot oder Beschränkung des Zugangs unbefugter Personen zu bestimmten Luftfahrtobjekten (Absätze 2, 3 von Punkt 6 des staatlichen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt [135; 204]); Verbot oder Beschränkung des Vorhandenseins bestimmter Gegenstände (ähnlich wie Markierungszeichen oder Geräte – Artikel 10 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine [122]), sowie Vögeln im Bereich des Flugplatzes und anderer bestimmter Zonen; Verpflichtung der Eigentümer von unbeweglichen Objekten und Strukturen im Flughafengebiet, diese auf eigene Kosten zu markieren (Artikel 10 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine [122]), Verbot oder Beschränkung der Nutzung von Kommunikationsmitteln, Film- und Fotoaufnahmen; Verbot oder Beschränkung von Bau (Rekonstruktion) und anderer Aktivitäten im Flughafengebiet (Artikel 23 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine) [122]; Einschränkung des Zugangs von Personen zu Bereichen mit eingeschränktem Zugang; Sicherheitskontrollen von Handgepäck, Gepäck, Fracht, Post und Bordvorräten sowie persönliche Sicherheitskontrollen von Passagieren und Besatzungsmitgliedern des Luftfahrzeugs (Überprüfung von Dokumenten, Durchsuchung von Gegenständen und persönliche Durchsuchung in Flughäfen bei der Einsteigung), Sicherheitskontrollen während des Fluges nach Entscheidung des Luftfahrzeugkommandanten – Artikel 23 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine [122]; Kontroll- und Überwachungsprüfungen zur Einhaltung von rechtlichen und technischen Normen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt durch die Subjekte der Luftfahrtaktivitäten); Verbot von Flügen bei Fehlen von Dokumenten, die das Recht zur Ausübung wirtschaftlicher und kommerzieller Aktivitäten im

Bereich der Zivilluftfahrt gewähren (Absatz 1 von Punkt 6 des staatlichen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt [135]); Verbot oder Einschränkung (nach Höhe, Zeit und Richtungen) von Flügen im Luftraum der Ukraine oder in bestimmten Bereichen (Artikel 23 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine) [122]; Einschränkung oder vollständiges Verbot von Flügen in Länder mit instabiler Situation (siehe Anordnung der Staatlichen Luftfahrtbehörde vom 23.02.2006 Nr. 143 und deren Anhänge [136]); besonderer Betriebsmodus (Verbot oder Beschränkung) des Transports gefährlicher Substanzen und Gegenstände in der Luftfahrt (Artikel 10 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine) [204].

2) Maßnahmen zur administrativen Beendigung: Entzug der Lizenz oder des Zertifikats des Subjekts der Luftfahrtaktivitäten (Betreibers) bei Nichtübereinstimmung mit den Lizenzbedingungen und Zertifizierungsanforderungen; Annullierung der staatlichen Registrierung; Verweigerung der Luftfahrtaktivität für Wirtschaftssubjekte ohne Lizenz; Verweigerung der Nutzung von Flugplätzen bei Fehlen eines Zertifikats (Art. 23 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine) und Registrierung (Teil 23 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine) [122]; Verweigerung der Flüge von Luftfahrzeugen bei Fehlen eines Zertifikats, Flugtauglichkeitsbescheinigung und Registrierung (Teil 23 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine), defekten Luftfahrzeugen (Art. 23 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine) [122]; Verweigerung der Arbeit des Luftfahrtpersonals bei Fehlen eines Zertifikats, Nichtübereinstimmung des Gesundheitszustandes mit den festgelegten Anforderungen (Teil 23 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine) [122]; Verweigerung der Flüge nicht zertifizierter Luftfahrzeugtypen; Verbot eines bestimmten Fluges, wenn die Handlungen des Betreibers die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden; Festnahme und Verhaftung des Luftfahrzeugs, das gegen die Regeln verstößt; administrative Festnahme einer Person, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährdet; direkter physischer Einfluss, Einsatz von speziellen Mitteln gegen eine Person, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährdet; zwangsweise Entfernung von Gegenständen, die für den Transport mit

Luftfahrzeugen verboten sind; Abriss von illegal errichteten Gebäuden im Flughafengebiet (Teil 10 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine) [122; 204];

3) Maßnahmen der administrativen Verantwortung.

Bezüglich der administrativen Wiederherstellungsmaßnahmen ist die Meinung der Autoren [7, S. 126–127] akzeptabel, die sie teilweise zu den Maßnahmen der administrativen Beendigung zählen. Tatsächlich zielen die administrativen Wiederherstellungsmaßnahmen darauf ab, das verletzte Recht wiederherzustellen und den Zustand vor der Rechtsverletzung wiederherzustellen (was sie der zivilen Verantwortung näher bringt), aber es ist schwer, eine solche Wiederherstellungsmaßnahme zu finden, die nicht gleichzeitig eine Maßnahme zur administrativen Beendigung wäre, obwohl letztere zweifellos nicht alle eine Wiederherstellungsfunktion haben [204].

Die Gesetzgebung der Ukraine unterscheidet zwischen den Begriffen „Zone mit eingeschränktem Zugang“ – ein Bereich des Flughafens, Einrichtungen und Mittel, deren Zugang beschränkt oder kontrolliert wird, um die Sicherheit der Luftfahrt und die Flugsicherheit zu gewährleisten, als ein breiteres Konzept, und „kontrollierte Zone“ – Arbeitsfläche des Luftfahrtunternehmens, Flughafens, angrenzendes Gebiet sowie nahegelegene Gebäude, deren Zugang kontrolliert wird, als ein engeres Konzept (Punkt 3 des staatlichen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt [135]). Für den Zugang zur Zone mit eingeschränktem Zugang für Personen, die an Flughäfen arbeiten, oder für diejenigen, die aus anderen Gründen einen separaten Zugang zum Flughafen oder zu irgendeinem Bereich mit eingeschränktem Zugang benötigen, wird ein Pass ausgestellt (Punkt 3 des staatlichen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt [135]). Die Gesetzgebung verwendet auch den Begriff „sterile Zone“, d.h. der Bereich zwischen dem Sicherheitskontrollpunkt und dem Luftfahrzeug (Punkt 3 des staatlichen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt [135]), der eine Variante der kontrollierten Zone ist.

Die Sicherheitskontrolle ist eine spezifische präventive Maßnahme im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt. Gemäß Teil 10 von Artikel 16 des

Gesetzes der Ukraine „Über den Transport“ unterliegt der Transport von Passagieren und Fracht per Luftverkehr der obligatorischen Überprüfung auf Übereinstimmung mit den Sicherheitsanforderungen [57]. Das staatliche Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt definiert in Punkt 3 die Sicherheitskontrolle als spezielle Maßnahmen zur Verhinderung der Einführung von Waffen, Sprengstoffen und anderen gefährlichen Gegenständen in die kontrollierte Zone und an Bord des Luftfahrzeugs, die für die Begehung von Akten unrechtmäßiger Einmischung verwendet werden könnten [135]. Gemäß Teil 1 von Artikel 73 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine wird die Sicherheitskontrolle von Handgepäck, Gepäck, Fracht, Post und Bordvorräten sowie die persönliche Sicherheitskontrolle von Passagieren und Besatzungsmitgliedern des Luftfahrzeugs sowohl auf inländischen als auch auf internationalen Flügen von den Diensten der Luftfahrtsicherheit, den Organen der inneren Angelegenheiten und der Grenzkontrolle durchgeführt [122; 204].

Grundsätzlich ist die Bestimmung in Punkt 6 des staatlichen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, wonach keine Person oder kein Fahrzeug ohne Pass und ohne Sicherheitskontrolle in die kontrollierte, sterile Zone und in die Zone mit eingeschränktem Zugang gelangen darf; auch Gegenstände und Ausrüstungen sowie Handgepäck, Gepäck, Fracht, Kurier- und Postsendungen, Bordvorräte dürfen nicht an Bord des Luftfahrzeugs genommen werden, ohne die Sicherheitskontrolle zu passieren [135]. Gemäß Teil 2 von Artikel 4 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine werden Passagiere oder Besatzungsmitglieder des Luftfahrzeugs, die die Sicherheitskontrolle verweigern, sowie Personen, die sich weigern, Handgepäck, Gepäck, Fracht, Post oder Bordvorräte zur Sicherheitskontrolle vorzulegen, vom Flug oder Transport mit dem Luftfahrzeug ausgeschlossen [122]. Dies verletzt nicht die durch die Verfassung der Ukraine garantierten persönlichen Rechte und Freiheiten des Menschen, da der Passagier durch den Abschluss des Beförderungsvertrags und das Besatzungsmitglied durch den Eintritt in das Arbeitsverhältnis freiwillig einer vorübergehenden Einschränkung seiner Rechte und den festgelegten Flugregeln zustimmen. Daher

kann gemäß Teil 7 von Artikel 87 des Luftverkehrsgesetzes der Ukraine die Sicherheitskontrolle an Bord des Luftfahrzeugs im Flug bei Bedarf auf Entscheidung des Luftfahrzeugkommandanten unabhängig von der Zustimmung des Passagiers durchgeführt werden [122; 204]. Im letzteren Fall zeigt sich am deutlichsten der administrative und zwanghafte Charakter der Sicherheitskontrolle, der in Frage gestellt werden kann, wenn sie mit Zustimmung des Passagiers durchgeführt wird.

Vom Begriff der "Sicherheitskontrolle" sollte das Konzept der "Überprüfung" unterschieden werden, das in der Gesetzgebung der Ukraine als ein Verfahren der Sicherheitskontrolle mit dem Einsatz von technischen oder anderen Mitteln verstanden wird, das darauf abzielt, Waffen, Sprengstoffe, Gegenstände oder Geräte zu entdecken, die für die Begehung eines Aktes unrechtmäßiger Einmischung verwendet werden könnten (Punkt 3 des staatlichen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt [135]). Eine Form der Überprüfung ist die physische Kontrolle, die in der Gesetzgebung als ein Verfahren zur Durchführung der Sicherheitskontrolle durch autorisierte Personen durch physische Untersuchung von Handgepäck und Gepäck ohne den Einsatz von technischen Sicherheitskontrollgeräten verstanden wird [204].

Die Durchführung der Sicherheitskontrolle wird im Detail durch Abschnitt V des staatlichen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt [135] sowie durch die Anweisung zur Organisation und Durchführung der Sicherheitskontrolle an den Flughäfen der Ukraine [62] geregelt.

Wissenschaftler identifizieren Methoden zur Gewährleistung der Informationssicherheit in der Zivilluftfahrt: physische Hindernisse; Zugangskontrolle zu Informationen; kryptografische Methoden; Reglementierung; Zwang (in Form der Anwendung verschiedener Arten von rechtlicher Verantwortlichkeit gegenüber Verstößen – disziplinarisch, zivil, administrativ, strafrechtlich); Anreize. Diese Methoden stimmen vollständig mit denen überein, die allgemein zum Schutz von Informationen verwendet werden [18, S. 418–419]. Leider spiegeln sie nicht die Spezifika des Schutzes von Informationen speziell im

Luftfahrtbereich wider. In der wissenschaftlichen Literatur ist dieses Thema im Allgemeinen unzureichend entwickelt und beleuchtet. Darüber hinaus haben die genannten Methoden unterschiedliche Naturen, einige dieser Methoden können überhaupt nicht den administrativen und rechtlichen Methoden zugeordnet werden [96], daher geht ihre detaillierte Untersuchung über den Rahmen des Forschungsthemas dieser Arbeit hinaus.

Unter den Mitteln zum Schutz von Informationen unterscheiden Wissenschaftler [18, S. 418–419] technische (Hardware und physische), Software (spezielle Software), organisatorische (organisatorisch-technische und organisatorisch-rechtliche), gesetzgeberische, moralische Mittel.

Schlussfolgerungen zu Kapitel 2

1. In diesem Abschnitt wird der administrative und rechtliche Mechanismus zur Regulierung der Zivilluftfahrt analysiert. Das Konzept der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrtaktivitäten wird charakterisiert als organisatorisch-verwaltungsmäßiger, behördlicher Einfluss der Exekutivorgane auf die gesellschaftlichen Beziehungen im Luftfahrtsektor bezüglich ihrer Ordnung, Festigung, Schutz und Entwicklung, sowie auf die Akteure der Luftfahrtaktivitäten hinsichtlich der Verpflichtung zur Zertifizierung des Luftfahrtpersonals, der Registrierung und Zertifizierung von Elementen der Luftverkehrsinfrastruktur (Luftfahrzeuge und deren Komponenten, Flugplätze, Luftkorridore und Luftlinien) usw., mit dem Ziel, die Sicherheit der Luftfahrt zu garantieren, die Interessen des Staates, die nationale Sicherheit sowie die Bedürfnisse der Gesellschaft und Wirtschaft in der Luftbeförderung und Luftfahrtarbeiten zu sichern.

2. Es wurde festgestellt, dass das Objekt der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt sowohl materielle als auch immaterielle Güter umfasst: den Luftraum, die Luftfahrttechnik und die konstruktionstechnische Dokumentation dazu, verschiedene Luftfahrtgeräte für die Luftverkehrssteuerung usw., um die rechtliche Beziehungen entstehen, d.h. dauerhafte rechtliche Bindungen zwischen den Subjekten bezüglich der Nutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge zum Zweck der Luftbeförderung, Durchführung von Luftfahrtarbeiten, Dienstleistungen im Luftverkehr, Zertifizierung von Akteuren und Objekten der Luftfahrtaktivitäten usw.

3. Es wurde ermittelt, dass das Ziel der administrativen und rechtlichen Regulierung darin besteht, diese Beziehungen zu ordnen, zu schützen und zu entwickeln, indem das gesamte Instrumentarium dieser Regulierung eingesetzt wird. Die Aufgaben bestehen darin, die Sicherheit der Luftfahrt zu garantieren, die Interessen des Staates, die nationale Sicherheit sowie die Bedürfnisse der Gesellschaft und Wirtschaft in der Luftbeförderung und Luftfahrtarbeiten zu sichern.

4. Zusammengefasst werden die Prinzipien der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt als Element der grundlegenden Prinzipien der Entwicklung und des Funktionierens der historisch bestimmten Rechtssysteme betrachtet, die eine richtungsweisende Bedeutung für den Sektor haben. Sie bilden ein eigenständiges Koordinatensystem und Richtungen hinsichtlich der positiven Gesetzmäßigkeiten ihrer Entwicklung, bestimmen den Charakter und die Natur des Mechanismus der administrativen und rechtlichen Regulierung der gesellschaftlichen Beziehungen, die im Rahmen der Aktivitäten von natürlichen und juristischen Personen im Luftfahrtbereich und/oder der Organisation des Luftverkehrs in der Ukraine entstehen. Auf der Grundlage der Analyse der nationalen Gesetzgebung und juristischen Literatur können alle Prinzipien der staatlichen Kontrolle im Luftfahrtbereich in zwei Gruppen klassifiziert werden: allgemeine und spezielle. Zu den allgemeinen gehören die Prinzipien, die für die staatliche Kontrolle nicht nur in der Luftfahrt, sondern auch in anderen Aktivitätsbereichen charakteristisch sind: die Prinzipien der Systematik, Kontinuität und Planung, Effektivität und Schnelligkeit, Legalität, Öffentlichkeit, Wissenschaftlichkeit, die Gewährleistung der Gleichheit der Rechte aller Teilnehmer vor dem Gesetz, administrative Verfahren, Systematik. Unter den speziellen Prinzipien heben sich jene ab, die nur für die Luftfahrtaktivitäten charakteristisch sind: die Prinzipien der Übereinstimmung der Aktivitäten der Akteure der Luftfahrtaktivitäten mit den Anforderungen und Normen des internationalen Rechts, die Sicherstellung der Sicherheitsanforderungen der Luftfahrtaktivitäten, erhöhte Verantwortung.

Gleichzeitig bestehen die Funktionen der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt aus einem Komplex von miteinander verbundenen Aktivitätsrichtungen zur Umsetzung der Ziele und Interessen der Entwickler, Hersteller von Luftfahrttechnik, Luftfrachtunternehmen und deren Kunden, die durch verschiedene Anweisungen, Regeln und Verfahren standardisiert sind.

Es wurde festgestellt, dass das System der Subjekte der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine umfasst: den Präsidenten der Ukraine, den Nationalen Sicherheits- und Verteidigungsrat der Ukraine, das Kabinett der Minister der Ukraine, sowie zentrale Exekutivorgane (insbesondere das Ministerium für Infrastruktur, das Innenministerium, das Ministerium für Ökologie und natürliche Ressourcen der Ukraine, den Sicherheitsdienst der Ukraine), lokale Staatsverwaltungen und Organe der lokalen Selbstverwaltung (insbesondere im Bereich des Umweltschutzes), juristische Personen, die keine staatlichen Organe sind: Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugplatzbasis der ZA, Flughafenkomitees für Flugsicherheit, sowie natürliche Personen: Mitarbeiter der ZA, verantwortlich für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und mit exekutiven und verwaltungsrechtlichen Befugnissen ausgestattet (Flughafenleiter, Dienste für Flugsicherheit, Flugzeugkommandanten während des Fluges usw.) und einige andere. Eine Charakterisierung ihrer Hauptfunktionen und Befugnisse wurde bereitgestellt.

Es wurde eine Klassifikation der Hauptformen der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt vorgenommen, insbesondere je nach dem Inhalt der Verwaltungstätigkeit: Erlass von normativ-rechtlichen Verwaltungsakten; Abschluss von administrativ-rechtlichen Verträgen (insbesondere zum Schutz von Objekten der Zivilluftfahrt); Durchführung von rechtlich bedeutenden Handlungen (wie staatliche Registrierung, Zertifizierung, Lizenzierung, Erteilung einer Start- oder Landeerlaubnis, Gewährung eines Luftkorridors); Erlass anderer offizieller Dokumente (z.B. Genehmigungen für die Durchführung von Sport- und Ausbildungsflügen) im Bereich der Zivilluftfahrt. Ihre Merkmale und Besonderheiten wurden charakterisiert. Es wurde festgestellt, dass eine separate und wesentliche Form der staatlichen Verwaltung im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt die staatliche Kontrolle ist, die auch als eine der wichtigsten Funktionen der staatlichen Verwaltung betrachtet wird.

Auf der Grundlage der Analyse der Prinzipien der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt wurden theoretische Methoden der

administrativen und rechtlichen Regulierung im Bereich der Zivilluftfahrt herausgearbeitet und eine Klassifikation vorgeschlagen. Insbesondere ist es angebracht, zwischen den Methoden der rechtlichen Regulierung, die diesen Rechtsinstitut charakterisieren, und den Methoden der staatlichen Verwaltung, die die administrative und rechtliche Regulierung der Zivilluftfahrt als durch das Recht geregelte Tätigkeit der autorisierten Subjekte – des Staates in Person seiner Organe (hauptsächlich der Exekutive) und der Amtspersonen sowie nichtstaatlicher Subjekte – zu unterscheiden.

Es wurde festgestellt, dass dem Rechtsinstitut der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt, das den interdisziplinären Bereichen (Verwaltungs- und Luftrecht) zugeordnet werden kann, in hohem Maße der imperative Methode der rechtlichen Regulierung eigen ist. Dies ist auf die Spezifik der Rechtsbeziehungen im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt zurückzuführen. Er wird durch die Festlegung und Durchführung von Vorschriften und Verboten umgesetzt. Der dispositive Methode drückt sich in der Erteilung von Genehmigungen zur Durchführung bestimmter Handlungen aus, wenn das Verwaltungsobjekt die Möglichkeit hat, eine Verhaltensvariante zu wählen. Es wurde angemerkt, dass der wichtigste Methode der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt weiterhin der administrative Zwang bleibt, der aufgrund der Spezifik des Bereichs der gesellschaftlichen Beziehungen (Sicherheit der Zivilluftfahrt) bedingt ist.

KAPITEL 3 OPTIMIERUNG DER ORGANISATORISCHEN UND RECHTLICHEN GRUNDLAGEN ZUR SICHERUNG DER SICHERHEIT DER ZIVILLUFTFAHRT

3.1 Die Besonderheiten der Verbesserung der organisatorisch-rechtlichen Grundlagen zur Gewährleistung der Sicherheit im Bereich der Zivilluftfahrt.

Der Luftverkehr steht zweifellos außer Konkurrenz zu anderen Verkehrsarten, insbesondere in Bezug auf die Geschwindigkeit der Beförderung von Passagieren und dringenden Frachten über große Entfernungen. Obwohl er ein grundlegender und strategisch wichtiger Sektor der ukrainischen Wirtschaft ist, wird das Potenzial des Luftverkehrs jedoch nicht vollständig genutzt, und die Luftfahrtbranche selbst unterliegt den wachsenden Auswirkungen einer systemischen Krise [13]. Die Lösung dieses Problems liegt in der effektiven staatlichen Regulierung im Bereich der gesellschaftlichen Beziehungen und in der Verbesserung ihrer administrativen und rechtlichen Grundlagen.

Mit der Untersuchung dieses Aspekts des Problems haben sich insbesondere V. B. Aver'yanov, A. P. Alyokhin, D. M. Bakhrakh, O. I. Bezpalova, Yu. P. Bytyak, I. P. Golosnichenko, S. V. Kivalov, V. K. Kolpakov, T. A. Lagkovskaya, V. Ya. Malinovsky, V. B. Pchelin, V. P. Tymoshchuk, M. K. Yakimchuk und andere Wissenschaftler beschäftigt.

Ein wichtiger Bereich der Zivilluftfahrt sind Flugtransporte. Gemäß Artikel 7 des Gesetzes der Ukraine „Über die Lizenzierung bestimmter Arten wirtschaftlicher Tätigkeiten“ unterliegt der Transport von Passagieren, gefährlichen Gütern und gefährlichen Abfällen mit dem Luftverkehr der Lizenzierung. Diese Arten von Aktivitäten werden vom Staat als besonders bedeutend und von öffentlichem Interesse reguliert. In der Zivilluftfahrt unterliegen nahezu alle Arten von Aktivitäten der Zertifizierung [154].

Das bedeutet, dass eine solche Tätigkeit eine kontinuierliche Überprüfung der Einhaltung von Bedingungen, Standards und Vorschriften erfordert. Gemäß Artikel 13 des „Luftfahrtgesetzes der Ukraine“ müssen Unternehmen und

Organisationen [26], die im Bereich der Zivilluftfahrt tätig sind, eine Zertifizierung für die Übereinstimmung mit den Luftfahrtregeln der Ukraine erhalten. Dies umfasst:

- 1) die Entwicklung von ziviler Luftfahrttechnik und Änderungen daran für die Genehmigung der Typenkonstruktion und die Serienproduktion von Luftfahrttechnik;
- 2) die technische Wartung von Luftfahrttechnik;
- 3) das Management der Flugtauglichkeit;
- 4) die Betrieb von Luftfahrzeugen;
- 5) die Ausbildung des Luftfahrtpersonals und des Personals, dessen Tätigkeit die Gewährleistung der Luftfahrtsicherheit betrifft, sowie des Bodenpersonals;
- 6) Bodendienste;
- 7) die Erbringung von Dienstleistungen in der Flugsicherung;
- 8) der Schutz der Zivilluftfahrt vor Akten unrechtmäßiger Eingriffe [83; 122].

Angesichts der Annäherung der Ukraine an europäische Luftfahrtstandards haben Flugzentren und Ausbildungszentren für Luftfahrtpersonal in der Ukraine eine aktive Entwicklung erfahren. Daher erfordert die Regulierung der Zivilluftfahrt staatliche Aufsicht. Daher unterliegt die Ausbildung des Luftfahrtpersonals in der Ukraine und deren Übereinstimmung mit den Qualifikationsanforderungen der staatlichen Aufsicht. Artikel 49 des „Luftfahrtgesetzes der Ukraine“ besagt, dass eine Person, die zum Luftfahrtpersonal gehört, die Qualifikationsanforderungen entsprechend ihrer beruflichen Eigenschaft, dem Gesundheitszustand erfüllen und ein ordnungsgemäß ausgestelltes Zertifikat gemäß den Luftfahrtregeln der Ukraine haben muss [122]. Artikel 1 des „Luftfahrtgesetzes der Ukraine“ regelt, dass „Luftfahrtpersonal Personen sind, die eine spezielle berufliche Ausbildung absolviert haben, ein Zertifikat besitzen und den Flugbetrieb, die technische Wartung von Luftfahrzeugen, die Organisation des Luftverkehrs, den technischen Betrieb von

Bodenkommunikations-, Navigations- und Überwachungseinrichtungen durchführen“ [122].

In der Realität der modernen Welt ist die Nutzung des Luftverkehrs für gesellschaftliche, individuelle und allgemeine Bedürfnisse von großer Bedeutung. Der Anteil des Luftverkehrs an der Befriedigung gesellschaftlicher Bedürfnisse nimmt zu. Der Luftverkehr wird für den Transport von Passagieren, Fracht, militärischen Bedürfnissen, medizinischen Bedürfnissen der Gesellschaft usw. genutzt.

Ein Hauptmerkmal der Regulierung des zivilen Luftverkehrs im Verwaltungsrecht wird durch seine gesellschaftliche Ausrichtung bestimmt. Die gesellschaftliche Ausrichtung impliziert das Auftreten spezifischer Bedrohungen und Gefahren – rechtswidriges Verhalten, Terrorismus, Sicherheitsbedrohungen und das Auftreten von Terrorismusbedrohungen. All diese Kategorien haben wir als Bedrohungen und Gefahren für die öffentliche Sicherheit im Bereich der Zivilluftfahrt definiert.

Mit der zunehmenden Rolle des Luftverkehrs entsteht die Notwendigkeit, einzelne Aspekte der Sicherheit der Nutzung dieses Verkehrsmittels zu untersuchen. Die Hauptbereiche solcher Untersuchungen sind: technisch, branchenspezifisch und rechtlich. Im rechtlichen Bereich ist die Bewertung rechtlicher Risiken für das Auftreten negativer Folgen durch die Nutzung dieses Verkehrsmittels von größter Bedeutung. Die Subjekte rechtlicher Risiken sind die Teilnehmer eines Luftfahrtvorfalls und Dritte, die Schäden erlitten haben [181].

Die Hauptausrichtung zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs aus rechtswissenschaftlicher Sicht ist die Bekämpfung des Terrorismus im Luftverkehr und die Gewährleistung eines maximalen Schutzniveaus für Piloten, Passagiere und Fracht.

Der Hauptmechanismus zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs im Hinblick auf die Terrorismusbekämpfung ist der administrative Mechanismus zur Gewährleistung der Luftfahrtsicherheit [222].

Ein praktischer Aspekt der Umsetzung des Mechanismus zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs umfasst: a) die Sicherheit von Flughafenterminals; b) die Verstärkung der Rolle der Strafverfolgungsbehörden bei der Überwachung und Vorhersage terroristischer Bedrohungen; c) die Überwachung der Situation in den an den Flughafenterminal angrenzenden Gebieten; d) die ständige Überwachung verdächtiger Personen und ihre präventive Kontrolle; e) die Analyse von riskanten und verdächtigen Situationen rund um den Terminal, innerhalb des Terminals, auf der Start- und Landebahn usw.

Die Nutzung der Luftfahrt für gesellschaftliche Zwecke begründet die Existenz der Kategorie „administratives System zur Gewährleistung der Luftfahrtsicherheit“. Dieses System besteht aus zwei Ebenen: der theoretischen (Sicherstellung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr) und der praktischen (Umsetzung der Normen des internationalen und nationalen Rechts zur Bekämpfung des Terrorismus im Luftverkehr) [181].

Die Hauptteilnehmer (Subjekte) des Prozesses zur Gewährleistung der Sicherheit im Luftverkehr aus der Perspektive des Verwaltungsrechts sind: staatliche Behörden, Strafverfolgungsbehörden, natürliche und juristische Personen, lokale Selbstverwaltungsorgane. Die Objekte der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr sind: Passagiere (natürliche Personen), Piloten (administratives Luftfahrtpersonal), Fracht, Flugzeuge, Hilfstransportmittel und Ähnliches [181].

Die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr wird definiert als die Tätigkeit der Exekutivbehörden und der lokalen Selbstverwaltung, der Strafverfolgungsbehörden und anderer Subjekte zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit, um einen Zustand zu erreichen, in dem keine Bedrohungen und Gefahren für die Gesellschaft und die Bürger bei der Nutzung des Luftverkehrs bestehen, was durch die Normen des Verwaltungsrechts geregelt ist.

Ein Element der Gewährleistung der Luftfahrtsicherheit ist das Management. Im Rahmen der Studie bedeutet Management den Einfluss der Sicherheitssubjekte auf das Objekt, um einen Zustand ohne Bedrohungen zu erreichen [223].

Das Management des Zustands der Luftfahrtsicherheit erfolgt durch administrative Mechanismen. Diese administrativen Mechanismen beinhalten Zwang. Aus der Perspektive der Luftfahrtsicherheit dient Zwang als Mittel zur Erreichung eines Zustands ohne Bedrohungen.

Ein besonderes Merkmal der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr ist, dass die Tätigkeit und der Einfluss der Exekutivbehörden und der lokalen Selbstverwaltung sowie anderer Subjekte zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit darauf abzielen, interne und externe Bedrohungen zu überwachen, vorherzusagen und zu neutralisieren. Diese Aktivitäten können von einzelnen Gliedern des staatlichen Verwaltungsmechanismus und der lokalen Selbstverwaltungsorgane ohne direktes Eingreifen in das wirtschaftliche, organisatorische und individuelle Funktionieren der Objekte der öffentlichen Sicherheit oder mit einem indirekten (tangentialen) Charakter durchgeführt werden. In Situationen von Gefahr und Risiko kann solches Eingreifen direkter (unmittelbarer) Natur sein.

Angesichts der genannten Besonderheiten schlagen wir vor, zwei Komponenten des Inhalts der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit zu unterscheiden: die erste - die allgemeine Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs; die zweite - die direkte Gewährleistung der Sicherheit der Nutzung von Luftfahrttechnik.

Die allgemeine Gewährleistung der Sicherheit wird von allen Subjekten zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit durchgeführt. Die allgemeine Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit ist zeitlich und räumlich konstant.

Die direkte Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit wird von den Exekutivbehörden und der lokalen Selbstverwaltung durchgeführt, die befugt sind, rechtliche Akte zu erlassen und rechtliche Handlungen zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit durchzuführen [181], was mit einem Eingriff in das wirtschaftliche, organisatorische und individuelle Funktionieren der Objekte der öffentlichen Sicherheit verbunden ist. Solche Handlungen können die Ordnung und

das System der Beziehungen im Interventionsobjekt ändern, um die Sicherheit aller Objekte des Luftverkehrs (Passagiere und Eigentum) in Situationen von Risiko und Gefahr jeglicher Herkunft zu gewährleisten oder das Entstehen solcher Situationen zu verhindern.

Die Spezifik des Inhalts der Tätigkeit zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr liegt in den Handlungen der Exekutivbehörden und der lokalen Selbstverwaltung, die die Befugnis zur direkten Gewährleistung der Verkehrssicherheit haben. Dies liegt daran, dass solche Gewährleistungen am vollständigsten durch die Normen des Verwaltungsrechts geregelt und als Normen unmittelbarer Wirkung angesehen werden [181].

Demnach kann festgestellt werden, dass die durch die Normen des Verwaltungsrechts geregelte Tätigkeit der Exekutivbehörden und der lokalen Selbstverwaltung zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr durch direktes Eingreifen in das wirtschaftliche, organisatorische und individuelle Funktionieren der Objekte der öffentlichen Sicherheit, die organisatorisch nicht ihnen untergeordnet sind, eine administrative Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr darstellt [181].

Daneben sollten auch die Grenzaspekte der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit hervorgehoben werden, die mit den Normen des Zivil-, Straf-, Wirtschafts-, Finanz- und anderer Rechtsgebiete verbunden sind.

Aus wissenschaftlicher Sicht kann die Gewährleistung der Sicherheit in Bezug auf die Formen der Aktivitäten zur Gewährleistung der Luftfahrtsicherheit wie folgt definiert werden: Formen der administrativ-öffentlichen Gewährleistung der Luftfahrtsicherheit sind Akte direkter Wirkung der Strafverfolgungsbehörden und anderer Subjekte zur Gewährleistung der Luftfahrtsicherheit, um das Entstehen von Bedrohungssituationen für die Nutzung des Luftverkehrs, Terminals und Flughäfen zu verhindern [224].

In der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr nehmen diese Formen besondere Merkmale an: Zielgerichtetheit, Ziel und Aufgabe einer solchen Tätigkeit.

Daher ist die Basis des Inhalts der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr im ukrainischen Verwaltungsrecht die administrative Gewährleistung der öffentlichen Luftfahrtsicherheit. Dabei halten wir es für notwendig, die folgenden Hauptmerkmale der administrativen Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Bereich der Zivilluftfahrt herauszustellen [181]:

1. Die administrative Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr ist eine administrativ-rechtliche Form der Ausübung der Befugnisse der Exekutivbehörden zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit. Die administrative Sicherheitsgewährleistung nimmt die Form der behördlichen Tätigkeit der Exekutivbehörden und der lokalen Selbstverwaltung an, mit deren Hilfe eine effektive Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit in der Ukraine umgesetzt wird.

2. Die administrative Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr ist eine Tätigkeit der Exekutivbehörden, die die Einhaltung der vom Staat festgelegten allgemein verbindlichen Bedingungen und Sicherheitsanforderungen sicherstellt, die in entsprechenden normativen Akten auf verschiedenen Ebenen festgelegt sind. Diese Tätigkeit hat einen administrativ-öffentlichen Charakter, der sich in der Gewährleistung der Einhaltung allgemein verbindlicher Regeln (in Form von Bedingungen, Beschränkungen, Verboten und Genehmigungen) durch die Subjekte und Objekte der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit manifestiert, die in geltenden normativen Dokumenten (Gesetzen, Verordnungen, Beschlüssen, Anordnungen) festgelegt sind, um das Entstehen von Bedrohungen und Gefahren verschiedener Herkunft für einzelne Bürger, die Gesellschaft und andere Objekte der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit zu verhindern.

3. Die administrative Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr ist eine spezifische behördliche Tätigkeit der Exekutivbehörden und der lokalen Selbstverwaltung. Das Objekt dieser Tätigkeit sind die gesellschaftlichen Beziehungen, die zwischen natürlichen und juristischen Personen und den Exekutivbehörden und der lokalen Selbstverwaltung im

Zusammenhang mit der Einhaltung der allgemein verbindlichen Regeln der Luftfahrtsicherheit entstehen. Dabei gibt es keine organisatorische Unterordnung zwischen den Teilnehmern dieser Beziehungen, aber es bestehen durch die administrativen Rechtsnormen festgelegte und definierte Pflichten zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit.

4. Die administrative Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr ist eine Tätigkeit der Exekutivbehörden und der lokalen Selbstverwaltung und ihrer Amtspersonen, die mit Befugnissen und Kompetenzen zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit in ihren Zuständigkeitsbereichen der staatlichen Verwaltung ausgestattet sind.

5. Die administrative Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr wird von den Exekutivbehörden und der lokalen Selbstverwaltung sowohl mit allgemeinen als auch mit speziellen Methoden des Verwaltungsrechts durchgeführt. Die Wahl einer bestimmten Methode wird durch die Ziele und Folgen des Eingriffs in die Tätigkeit einzelner natürlicher und juristischer Personen bestimmt.

6. Die administrative Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr als Tätigkeit der staatlichen Behörden und der lokalen Selbstverwaltung manifestiert sich in spezifischen administrativen Formen, deren Verwendung durch die Zweckmäßigkeit und Rationalität in Bezug auf das konkrete Interventionsobjekt und die Umstände von Bedrohungen und Gefahren, sowohl potenziellen als auch realen, bestimmt wird.

Die aufgedeckten Elemente des Inhalts der administrativen Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr spiegeln umfassend die charakteristischen Merkmale der Tätigkeit der Exekutivbehörden und der lokalen Selbstverwaltung sowie ihrer Amtspersonen zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit als integralen Bestandteil des Verwaltungsrechts wider.

Ein Schlüsselaspekt in der Entwicklung der Theorie des administrativen Mechanismus zur Gewährleistung der Luftfahrtsicherheit ist die Klassifizierung der Interessen spezifischer natürlicher und juristischer Personen in Bezug auf die

Nutzung des Luftverkehrs. Zu diesen Kategorien gehören: a) lebenswichtige Interessen; b) wirtschaftliche Interessen; c) taktische Interessen; d) nationale (staatliche) Interessen; e) internationale Interessen (geopolitische Interessen).

Durch die Methode der Synthese und des integralen Ansatzes können fünf Hauptaspekte des Aufbaus des administrativen Mechanismus zur Gewährleistung der Luftfahrtsicherheit identifiziert werden: 1) Festlegung des Rechts auf Sicherheit als Hauptpriorität für natürliche Personen; 2) Gewährleistung der Luftfahrtsicherheit als Kategorie der Synthese (Koordinierung der Anstrengungen zur Erreichung einer sicheren Nutzung des Luftverkehrs); 3) Koordination – Prinzip des Informationsaustauschs aller Strafverfolgungsbehörden, Bildung neuer Institute zum Schutz des Luftverkehrs; 4) Gewährleistung der Sicherheit sollte die Interessen der Gesellschaft und des Staates im Hinblick auf den Schutz natürlicher Personen bei der Nutzung des Luftverkehrs widerspiegeln; 5) zur Erreichung des Zustands der Luftfahrtsicherheit sollten die Mittel angewendet werden, die durch nationales und internationales Recht vorgesehen sind [181].

Das administrative System zur Gewährleistung der Luftfahrtsicherheit ist ein Komplex administrativer Maßnahmen, die auf die effektive Nutzung von Management- und Koordinierungsmechanismen zur Gewährleistung des Schutzes aller Nutzer von Luftfahrtmitteln vor externen Eingriffen mit der Absicht, Schaden zuzufügen, ausgerichtet sind.

Der Inhalt der administrativen Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr ermöglicht es, das Wesen dieser Kategorie zu definieren und ihre Hauptziele und Aufgaben im Verwaltungsrecht der Ukraine zu erläutern.

Das Wesen der Kategorie der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit wird definiert als die Gesamtheit der Ziele und Prinzipien der Tätigkeit der zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit in der Ukraine ermächtigten Subjekte.

Das Ziel der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Luftverkehr besteht darin, einen Zustand zu erreichen, in dem keine Bedrohungen und Gefahren jeglicher Herkunft für alle Subjekte der Gesellschaft durch die Anwendung administrativer Rechtsnormen bestehen.

Somit kommen wir zu dem Zwischenergebnis, dass das administrative System zur Gewährleistung der Luftfahrtsicherheit Teil der allgemeinen Luftfahrtsicherheit ist.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der administrativen Regulierung im Bereich der Zivilluftfahrt ist die Problematik des Luftverkehrsraums und die spezifischen Bedingungen der Regulierung der Zivilluftfahrt.

Gemäß Abschnitt 2.1 des Erlasses des Ministeriums für Infrastruktur "Über die Genehmigung des Verfahrens zur Abstimmung des Standorts und der Höhe von Objekten in aerodromnahen Gebieten und Objekten, deren Tätigkeit die Sicherheit des Flugbetriebs und den Betrieb der Funktechnischen Einrichtungen der Zivilluftfahrt beeinflussen kann" vom 30.11.2012 Nr. 721, registriert im Justizministerium der Ukraine am 24.12.2012, wird die Tätigkeit von Objekten, die die Sicherheit des Flugbetriebs beeinflussen können, ihr Standort und der Bau in aerodromnahen Gebieten mit der staatlichen Luftfahrtbehörde abgestimmt [99; 105]. Die Nutzung des Gebiets, das die Luftfahrtaktivitäten betrifft, und der darauf befindlichen Objekte ist ebenfalls Gegenstand der administrativ-rechtlichen Regulierung der Luftfahrt [99].

Darüber hinaus vertritt O. Brusakova die Meinung, dass die staatliche Regulierung der Nutzung des ukrainischen Luftraums durch zivil-militärische Koordination, Prüfung von Anträgen, Klassifizierung des Luftraums usw. erfolgt [26]. Dabei sollte beachtet werden, dass für alle sozialen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Luftverkehrs gemeinsame staatliche Regulierungsmaßnahmen charakteristisch sind, also solche, die unabhängig von einzelnen Manifestationen oder Komponenten dieses Bereichs stattfinden [26]. Das heißt, die Wissenschaftlerin behauptet, dass die staatliche Regulierung durch die Finanzierung des Luftverkehrssektors oder dessen finanzielle Unterstützung erfolgt [26].

Angesichts der aktuellen globalen Situation, insbesondere der Ausbreitung des COVID-19-Virus, stehen die Unternehmen der Luftfahrtbranche vor beispiellosen Herausforderungen. Aufgrund der Einführung strenger

Quarantänemaßnahmen durch die Schließung von Staatsgrenzen und die Aussetzung des internationalen und nationalen regulären Passagierluftverkehrs sind die Luftverkehrsbewegungen in der Ukraine erheblich zurückgegangen. All diese Faktoren hatten negative Auswirkungen auf die finanzielle und sozioökonomische Lage von UkrAeroRukh und den Flughäfen der Ukraine [26; 210]. Daher sind entschlossene staatliche Regulierungsmaßnahmen in diesem Bereich der sozialen Beziehungen von großer Bedeutung. Zu diesen Maßnahmen gehören elektronische Petitionen auf den offiziellen Internetseiten der obersten Staatsorgane - des Präsidenten der Ukraine [208] und des Ministerkabinetts der Ukraine. Insbesondere in einer Petition an das Ministerkabinett der Ukraine wurde die Forderung gestellt, ein staatliches Zielprogramm zur Unterstützung der Luftfahrtindustrie zu genehmigen, um die negativen Auswirkungen der Krise in der Luftfahrtindustrie zu minimieren; Luftfahrtunternehmen von der Zahlung der Mehrwertsteuer, der einheitlichen Sozialsteuer und der Einkommensteuer für das 2. bis 4. Quartal 2020 zu befreien [26; 210]. Ähnliche Fragen werden in einer Petition an den Präsidenten der Ukraine aufgeworfen, wobei zusätzlich gefordert wird: Bereitstellung von gezielten Mitteln (Subventionen) aus dem Staatshaushalt für UkrAeroRukh zur Finanzierung der Erbringung von Flugsicherungsdiensten für ukrainische Fluggesellschaften; Bereitstellung direkter finanzieller Unterstützung für UkrAeroRukh vonseiten des Staates (staatliche Bank) in Form einer langfristigen Kreditlinie in Höhe von mindestens 1 Milliarde UAH mit einer Laufzeit von mindestens 5 Jahren und dem Beginn der Zins- und Tilgungszahlungen nicht vor 2021 [26].

Im Kontext der genannten Problematik ist die Annahme eines staatlichen Zielprogramms zur Unterstützung der Luftfahrtbranche der Ukraine erforderlich. In den Bestimmungen eines solchen Programms sollten unter den wichtigsten Maßnahmen der staatlichen Regulierung dieses Bereichs der sozialen Beziehungen die finanzielle Unterstützung des Luftverkehrssektors in den oben genannten Bereichen sowie die Etablierung internationaler Zusammenarbeit hervorgehoben werden.

Einer der effektiven Lösungen, nach Meinung von O. M. Kachur, ist die Lösung der Frage bezüglich des gemeinsamen Luftraums mit den Ländern der Europäischen Union, was durch den Abschluss eines Abkommens über den Gemeinsamen Luftverkehrsraum (Gemeinsames Luftverkehrsraumabkommen) möglich wird [64, S. 36].

Der Europäische Gemeinsame Luftverkehrsraum ist ein bilaterales Abkommen zwischen der EU und Drittländern, um gemeinsame Sicherheitsstandards und die Liberalisierung der Marktbeziehungen im Luftfahrtsektor zu definieren [218]. Das Abkommen über den Gemeinsamen Luftverkehrsraum basiert auf dem Prinzip der Übernahme des gesamten EU-Rechts im Bereich der Zivilluftfahrt durch das Drittland, insbesondere in Bezug auf Flugsicherheit, Passagierschutz, Haftung der Fluggesellschaften für den Transport, Umweltschutz, Wettbewerb und staatliche Beihilfen. Für die Ukraine ist dies eine konkrete und zielgerichtete Richtung der Integration in den EU-Markt gemäß seinen Standards [82; 218].

Darüber hinaus impliziert der Gemeinsame Luftverkehrsraum eine schrittweise Marktöffnung zwischen der EU und ihren Nachbarn, verbunden mit einer Annäherung der Rechtsvorschriften, durch die schrittweise Einführung von EU-Luftfahrtvorschriften, um neue Möglichkeiten für Betreiber und eine größere Auswahl für Verbraucher zu bieten. Die Prozesse der Marktöffnung und der Angleichung der Rechtsvorschriften erfolgen parallel, um fairen Wettbewerb zu fördern und gemeinsame hohe Sicherheits-, Sicherheits-, Umwelt- und andere Standards zu implementieren. Diese Luftverkehrszone beinhaltet die Annahme eines Teils des Acquis, der europäische Luftfahrtvorschriften enthält, beginnend mit Sicherheitsanforderungen, durch die Nachbarpartner. Die Marktöffnung und die progressive Harmonisierung der regulatorischen Akte erfolgen schrittweise und werden durch technische Unterstützung unterstützt, um diesen Partnerländern bei der Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen zu helfen. Das Gemeinsame Luftverkehrsraumabkommen wird auf der Grundlage umfassender Abkommen

über den Luftverkehr umgesetzt, die den allgemeinen wirtschaftlichen, handels- und touristischen Beziehungen zugutekommen. Verhandlungen über ein solches umfassendes Abkommen können beginnen, sobald das Nachbarland seine klare Verpflichtung demonstriert hat, die Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Beitritt zum Gemeinsamen Luftverkehrsraum zu übernehmen. Die EU hat solche Abkommen mit den Westbalkanländern (ECAA-Abkommen), Georgien, Israel, Jordanien, Moldawien und Marokko abgeschlossen. Die ersten ähnlichen Nachbarschaftsabkommen wurden 2006 mit den Partnern aus den Westbalkanländern und Marokko abgeschlossen und sind seit dem Datum der Unterzeichnung in Kraft. 2010 wurden ähnliche Abkommen mit Georgien und Jordanien unterzeichnet. Die neuesten sind die Abkommen mit Moldawien, die im Juni 2012 unterzeichnet wurden, und mit Israel, die im Juni 2013 unterzeichnet wurden. Darüber hinaus finden Verhandlungen über Luftfahrtabkommen mit der Ukraine statt, und es wird erwartet, dass sie in Kürze unterzeichnet werden. Was die Beziehungen zu anderen Nachbarländern betrifft, so laufen die Verhandlungen mit dem Libanon, Tunesien und Aserbaidschan weiter. Schließlich könnte der Gesamteuropäische Luftverkehrsraum bis zu 50-55 Staaten mit einer Gesamtbevölkerung von bis zu 1 Milliarde Menschen umfassen [61].

Am 8. Februar 2017 erließ das Kabinett der Minister der Ukraine den Beschluss Nr. 88-r „Über die Genehmigung des Aktionsplans zur Vorbereitung auf die Einführung des gemeinsamen Luftverkehrsraums der Ukraine mit der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten“, der einen Aktionsplan für den Beitritt der Ukraine zum einheitlichen europäischen Luftraum genehmigt [144].

Dieses Abkommen würde zur Erhöhung der Effizienz der staatlichen Regulierung im Bereich des Luftverkehrstransports beitragen, indem europäische Standards in diesem Bereich eingeführt werden, was einen positiven Impuls auf dem Weg zur europäischen Integration darstellen würde und sich insgesamt positiv auf die Entwicklung der nationalen Luftfahrtbranche auswirken würde [26; 82].

Das normale Funktionieren der Zivilluftfahrt in der Ukraine und das Wachstum der finanziellen Möglichkeiten der inländischen Luftfahrtunternehmen sind nur unter der Bedingung einer angemessenen staatlichen Unterstützung und der Einführung internationaler Normen in die inländische Luftfahrt möglich. Die Zusammenarbeit mit ausländischen Fluggesellschaften und Bodendiensten der Luftfahrt wird dazu beitragen, den sicheren Betrieb der Luftfahrtbranche in der Ukraine zu gewährleisten, alle Bedürfnisse der Bevölkerung im Luftverkehr zu erfüllen, die neue technische Ausstattung der Flugzeuge zu erhöhen, die Flugsicherheit zu verbessern, das Ansehen der inländischen Fluggesellschaften zu steigern, ihre finanzielle Möglichkeit und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken [28].

Um den Luftverkehr zwischen der Ukraine und ausländischen Staaten durchzuführen, ernennt die für die Luftfahrt zuständige staatliche Behörde ukrainische Luftfahrtunternehmen gemäß den Bestimmungen internationaler Abkommen über den Luftverkehr oder den Lufttransport und anderen Vereinbarungen der Luftfahrtbehörden gemäß dem von ihnen festgelegten Verfahren. Die Ernennung bedeutet die Gewährung entsprechender kommerzieller Rechte an einen solchen Betreiber für den Betrieb einer internationalen Luftverkehrslinie unter bestimmten Bedingungen [12].

Somit hängt die administrativ-rechtliche Gewährleistung der Zivilluftfahrt unmittelbar von internationalen Verträgen ab. Der Prozess der Implementierung europäischer Gesetzgebung und Normen internationaler Verträge in das nationale Recht ist von entscheidender Bedeutung. Ein solcher Ansatz ermöglicht die Vereinfachung von Verfahren in der Luftfahrt, die mit der Zertifizierung, Registrierung von Flugzeugen, der Standardisierung von Dokumenten, der Verbesserung des Prozesses der Gewährleistung der Flugsicherheit, der Luftfahrtsicherheit usw. zusammenhängen. Der Bereich des Lufttransportes ist einer der verbreitetsten, daher müssen die Normen des nationalen Rechts mit internationalen Standards im Bereich des Transports ausbalanciert sein. Die intensive Entwicklung der Luftfahrtgesetzgebung spiegelt sich in der Annahme internationaler Verträge; normativer Akte des nationalen Rechts durch teilweise

Implementierung von Normen aus internationalen Verträgen; Aktivitäten internationaler Organisationen, Verstärkung ihres Einflusses auf die Entwicklung der Luftfahrt auf regionaler und globaler Ebene. Es wurden Probleme bei der Anwendung internationaler Verträge im Bereich der Zivilluftfahrt identifiziert: ungleichmäßige Anwendung von Normen internationaler Akte im Bereich der Zivilluftfahrt; Inkonsistenz der Normen des nationalen Rechts mit internationalen Akten der Zivilluftfahrt; Vorbereitung des Luftfahrtpersonals auf ein angemessenes Niveau der Flug- und Luftfahrtsicherheit; Korruptionsrisiken als Beweis für die Unvollkommenheit des nationalen Rechts; sprachliche Übereinstimmung. Diese Probleme können durch die Harmonisierung des nationalen Rechts mit den Anforderungen der ICAO überwunden werden [100].

3.2 Rechtliche Verantwortung für die Verletzung der Gesetzgebung im Bereich der Zivilluftfahrt

Die sozioökonomischen Veränderungen, die in der Ukraine stattgefunden haben, haben die Entstehung und Entwicklung des Rechts wesentlich beeinflusst und die Notwendigkeit hervorgerufen, nicht nur "sowjetische" Gesetze zu "flicken", sondern auch grundlegende kodifizierte und gewöhnliche Gesetze zu verabschieden, deren Normen verschiedene gesellschaftliche Beziehungen im Staat regeln [65].

Die Probleme, die mit der Proklamation des europäischen Integrationskurses und der rechtlichen Regulierung verschiedener Bereiche und Sektoren des gesellschaftlichen Lebens verbunden sind, führten zu einer Aktivierung der normsetzenden Tätigkeit. Gleichzeitig kann die Schaffung einer neuen rechtlichen Basis nicht umhin, bestimmte Forschungsrichtungen zu initiieren, insbesondere im Luftfahrtbereich.

In diesem Kontext ist es wichtig, den Platz der administrativen Verantwortung von Subjekten der Luftfahrtaktivität – juristischen Personen – im System der administrativ-rechtlichen Regulierung der Verantwortung in der Zivilluftfahrt zu bestimmen.

Die administrative Verantwortung im Allgemeinen und die administrative Verantwortung juristischer Personen im Besonderen wurden in den Arbeiten von Aver'yanov V.B., Bytyak Yu. P., Goncharuk S.T., Zima O.T., Kisil Z. R., Kisil R. V., Kolpakov V. K., Luk'yanets D.M., Filippov A.V. und anderen untersucht [65].

Mit der Annahme der neuen Fassung des Luftfahrtgesetzes der Ukraine vom 19. Mai 2011 Nr. 3393-VI [122] trat die Luftfahrtgemeinschaft in eine neue Phase der rechtlichen Regulierung der Luftfahrtaktivitäten und der Nutzung des ukrainischen Luftraums ein. Die Präambel des Luftfahrtgesetzes weist eindeutig auf die Ziele dieser Regulierung hin: Gewährleistung der Luftfahrtsicherheit, Wahrung der Interessen des Staates, der nationalen Sicherheit sowie der Bedürfnisse der Gesellschaft und Wirtschaft bei Lufttransporten und Luftfahrtarbeiten [122].

Ein charakteristisches Merkmal des Luftfahrtgesetzes ist, dass die in Artikel 1 genannten Begriffe in einer bestimmten Bedeutung verwendet werden. Zum Beispiel ist der Begriff "Luftfahrtaktivität", der als Aktivität von natürlichen und juristischen Personen im Bereich der Luftfahrt und/oder Organisation des ukrainischen Luftverkehrs definiert wird, grundlegend und "durchdringt" das gesamte Luftfahrtgesetz [122].

Die Analyse der Begriffe "Organisation des Luftverkehrs", "Zivilluftfahrt" (Absätze 74, 102 des Luftfahrtgesetzes) und Luftfahrt als Teil des Verkehrssystems des Landes (Bestimmungen über die Nutzung des ukrainischen Luftraums, genehmigt durch die Resolution des Kabinetts der Minister der Ukraine vom 29. März 2002 Nr. 401 [129]) gibt Anlass, zwei Hauptelemente dieser Definitionen zu bestimmen – die Subjekte und Objekte der Luftfahrtaktivität [122].

Die subjekt-objektive Zusammensetzung der Luftfahrtaktivität ermöglicht es, diese genau zu definieren. So ist das Subjekt der Luftfahrtaktivität natürliche und juristische Personen unabhängig von der Eigentumsform, der Abteilungszugehörigkeit, die Aktivitäten im Bereich der Zivilluftfahrt betreiben, und die Objekte der Luftfahrtaktivität sind Flugzeuge, ihre Komponenten und Ausrüstung, Luftfahrt-Bodentechnik und Flugplatz-Ausrüstung, Ingenieurtechnische Einrichtungen, bewegliches und unbewegliches Eigentum, das für die Durchführung von Luftfahrtaktivitäten verwendet wird [65; 122].

Eine Neuerung des Luftfahrtgesetzes, unserer Meinung nach (im Vergleich zum Luftfahrtgesetz von 1993), ist die Aufnahme von Abschnitt XVIII (Verantwortlichkeit für Verstöße gegen die Gesetzgebung im Bereich der Zivilluftfahrt), dessen Artikel die referenziell-blanken Verhaltensregeln definieren und die spezifizierte referenzielle Verantwortung für Verstöße gegen die Gesetzgebung im Bereich der Zivilluftfahrt festlegen; finanzielle Sanktionen in Form von Bußgeldern für Verstöße im Bereich der Zivilluftfahrt, die gegen juristische Personen als Subjekte der Luftfahrtaktivität verhängt werden; die Behörde, die befugt ist, Fälle von Verstößen im Bereich der Zivilluftfahrt zu prüfen; das Verfahren für die Auferlegung, Zahlung und Einziehung von

Bußgeldern für Verstöße im Bereich der Zivilluftfahrt; das Verfahren für die Anfechtung des Beschlusses in einem Fall von Verstößen im Bereich der Zivilluftfahrt [122].

Artikel 126 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine (Verantwortung für die Verletzung der Gesetzgebung im Bereich der Zivilluftfahrt) bestimmt, dass juristische und natürliche Personen, deren Tätigkeit mit der Nutzung des ukrainischen Luftraums, der Entwicklung, Herstellung, Reparatur und dem Betrieb von Luftfahrttechnik, der Durchführung von Wirtschaftstätigkeiten im Bereich der Zivilluftfahrt, der Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten und der Gewährleistung der Flugsicherheit verbunden ist, gemäß dem Gesetz verantwortlich sind [122].

Um die genannten Aktivitäten im Bereich der Zivilluftfahrt zu charakterisieren, sollte man sich nicht nur auf die Definitionen im Luftfahrtgesetz beziehen, sondern auch auf andere normative Rechtsakte. So versteht man gemäß Absatz 26 Abschnitt 1 Artikel 1 des Luftfahrtgesetzes unter der Nutzung des ukrainischen Luftraums die Durchführung von Tätigkeiten, die mit Flügen von Luftfahrzeugen, der Bewegung (Aufenthaltort) von materiellen Objekten im ukrainischen Luftraum sowie mit Sprengarbeiten, Raketenstarts, allen Arten von Schießübungen, einschließlich zu Zwecken der Einflussnahme auf hydrometeorologische Prozesse in der Atmosphäre, verbunden sind, die eine Gefahr für die Sicherheit von Flugzeugen und anderen Luftfahrzeugen darstellen. Eine ähnliche Definition findet sich auch in den Bestimmungen über die Nutzung des ukrainischen Luftraums [122; 129].

Die Entwicklung, Herstellung, Reparatur und der Betrieb von Luftfahrttechnik sind dadurch gekennzeichnet, dass Entwickler (juristische Personen), Hersteller (juristische oder natürliche Personen), Reparaturbetriebe und Betreiber (juristische oder natürliche Personen) die Entwicklung von Luftfahrttechnik oder Änderungen daran durchführen, die Herstellung von Luftfahrttechnik betreiben, Zerstörungen oder schwere Beschädigungen von Luftfahrzeugen, die zu einer Beeinträchtigung der Festigkeit ihrer Konstruktion oder einer Verschlechterung ihrer flugtechnischen Eigenschaften infolge von Umwelteinflüssen oder Verletzungen

der Wartungstechnologie, Lagerungs- und Transportregeln geführt haben, beseitigen und den Betrieb von Luftfahrzeugen durchführen oder Dienstleistungen für deren Betrieb anbieten [65].

Unter Berücksichtigung der Bestimmungen von Abschnitt 1 Artikel 3 des Wirtschaftsgesetzbuchs der Ukraine vom 16. Januar 2003 Nr. 436-IV und Absatz 102 Abschnitt 1 Artikel 1 des Luftfahrtgesetzes sollte man unter wirtschaftlicher Tätigkeit im Bereich der Zivilluftfahrt die Tätigkeit von Wirtschaftssubjekten in diesem Bereich als Element der gesellschaftlichen Produktion verstehen, die auf die Herstellung und den Verkauf von Objekten der Luftfahrtaktivität, die Durchführung von Arbeiten oder die Erbringung von Dienstleistungen mit wertmäßigem Charakter im Bereich des Lufttransports und der Luftfahrtarbeiten, die einen Preiswert haben, sowie die Durchführung von Flügen zu privaten Zwecken abzielt [65].

Die Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten als Element des Systems zur Organisation des Luftverkehrs ist die Bereitstellung von Fluginformationsdiensten, Notfall- oder Flugverkehrskontrolldiensten (regionaler Flugverkehrskontrolldienst, Anflugkontrolldienst oder Flugplatz-Flugverkehrskontrolldienst) (Absatz 73 Abschnitt 1 Artikel 1 des Luftfahrtgesetzes) [65; 122].

Das geltende Gesetz enthält keine legale Definition von "Luftfahrtregulierung". Jedoch definiert gemäß Absatz 20 Abschnitt 1 Artikel 1 des Luftfahrtgesetzes die Flugsicherheit als den Zustand des zivilen Luftfahrtsektors, in dem das Risiko, Menschen oder Eigentum zu schädigen, durch einen kontinuierlichen Prozess der Identifizierung und Verwaltung von Gefahren auf ein akzeptables Niveau reduziert und auf diesem Niveau gehalten oder weiter reduziert wird, in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umweltschutz, wirtschaftliche Sicherheit und Informationssicherheit [65; 122].

In wissenschaftlichen Untersuchungen wird die Meinung vertreten, dass "die administrativ-rechtliche Regulierung der Zivilluftfahrt als die Durchführung eines Komplexes von administrativ-rechtlichen Maßnahmen zur Gewährleistung eines normalen und sicheren Betriebs der Luftfahrt und der Luftfahrtobjekte definiert

werden kann" [203, S. 39]. Unserer Meinung nach ist die Rolle der Normen des Verwaltungsrechts im Mechanismus der administrativ-rechtlichen Regulierung der Tätigkeit der Zivilluftfahrt und der Gewährleistung ihrer Sicherheit vorherrschend. Dies wird durch die These bestätigt, dass "der größte Teil (bis zu 70%) der Struktur der rechtlichen Normen der Luftfahrtgesetzgebung den Normen des Verwaltungsrechts angehört" [33, S. 100]. Generell besteht der Mechanismus der rechtlichen Regulierung aus Elementen, die in den einzelnen Phasen erforderlich sind, und einer der Hauptelemente sind Rechtsnormen..., die in normativen Rechtsakten objektiviert sind [65; 179, S. 499].

Dennoch scheint Artikel 127 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine (Finanzielle Sanktionen, die gegen juristische Personen als Subjekte der Luftfahrtaktivität angewendet werden) das größte Interesse zu wecken. Der Gesetzgeber hat in den Normen dieses Artikels das Niveau der finanziellen Sanktionen in Form von Bußgeldern nicht nur abhängig von der Art der Luftfahrtaktivität ihrer Subjekte in Bezug auf ihre Objekte differenziert, sondern auch von der Handlung oder Untätigkeit, die sie begleitet (zum Beispiel die Verletzung der Anforderungen an die obligatorische Versicherung der Zivilluftfahrt; die Nichtbereitstellung, Bereitstellung ungenauer oder verspäteter Informationen an die zuständige Behörde für Zivilluftfahrt, deren obligatorische Bereitstellung durch das Gesetz oder die Luftfahrtregeln der Ukraine usw.) festgelegt [66].

Darüber hinaus beschreibt dieser Artikel 43 Arten von Handlungen, die je nach Größe der finanziellen Sanktionen gruppiert sind, deren Höhe von dreihundert (zum Beispiel für das Nichtausfüllen der Berichtsdokumentation durch die Besatzung oder die Verletzung des Verfahrens zur Führung der Dokumentation während des Fluges) bis zu achttausend steuerfreien Mindesteinkommen von Bürgern (SMD) (zum Beispiel für die Bereitstellung von Dienstleistungen für den Transport von Passagieren oder Fracht mit einem Flugzeug ohne die entsprechende Lizenz) variiert. Insgesamt sind die Handlungen je nach Höhe der finanziellen Sanktionen wie folgt gruppiert:

- von 5000 bis 8000 SMD – 13 Handlungen beschrieben;

- von 2000 bis 5000 SMD – 18 Handlungen beschrieben;
- von 1000 bis 3000 SMD – 5 Handlungen beschrieben;
- von 500 bis 1000 SMD – 11 Handlungen beschrieben;
- von 300 bis 500 SMD – 6 Handlungen beschrieben [66].

Es sollte zusätzlich darauf hingewiesen werden, dass außerhalb des Luftfahrtgesetzes der Ukraine (ПІКВ) Normen existieren, die eine Verantwortlichkeit in Form von Geldbußen für juristische Personen festlegen. Laut Teil 1, Artikel 1 des Gesetzes der Ukraine "Über die Verantwortlichkeit von Beförderern bei internationalen Personenbeförderungen" vom 2. Dezember 2010, Nr. 2753-VI, tragen Unternehmen (ihre Verbände), Einrichtungen, Organisationen, die internationale Personenbeförderungen durchführen (Beförderer), die keine Überprüfung der Dokumente der Passagiere vor Beginn der internationalen Personenbeförderung durchführen, die für die Einreise in das Zielland oder den Transit notwendig sind, und die dadurch die Beförderung oder den Versuch der Beförderung von Passagieren über die Staatsgrenze der Ukraine ohne die erforderlichen Dokumente verursacht haben, eine Verantwortlichkeit in Form einer Geldbuße von fünfhundert bis zu eintausend steuerfreien Mindesteinkommen der Bürger für jeden solchen Passagier, jedoch nicht mehr als zwanzigtausend steuerfreie Mindesteinkommen der Bürger für eine Beförderung [53; 65].

Es ist bekannt, dass juristische Personen als Subjekte rechtlicher Beziehungen nicht nur in Bereichen wie Zivil-, Wirtschafts-, sondern auch Verwaltungsrecht anerkannt werden, d.h. sie können nicht nur rechtmäßiges Verhalten ausüben, ihnen zustehende Rechte erwerben und ausüben sowie ihnen auferlegte Pflichten erfüllen, sondern auch die Vorschriften des Rechts verletzen, was ihre Verantwortung nach sich zieht.

In der Rechtstheorie "stellt eine Straftat, deren Subjekt eine juristische Person ist, nichts anderes dar als eine schuldhaft Handlung konkreter physischer Personen, die zu einem bestimmten Schaden geführt hat." Wenn eine juristische Person ein Subjekt der Straftat sein kann, so ist sie in solchen Fällen auch ein Subjekt der Verantwortlichkeit, was die Möglichkeit nicht ausschließt, dass die

Organisation für den durch ihre Verantwortlichkeit verursachten Schaden (einschließlich der administrativen Verantwortung) von der schuldigen physischen Person entschädigt wird. Darüber hinaus legen die Bestimmungen des Kodex der Ukraine über Verwaltungsübertretungen (Artikel 20, 23, 27, 256, 268) [70] bezüglich der administrativen Verantwortlichkeit nur für physische Personen fest, ergänzt für juristische Personen auf folgende Weise: für juristische Personen im Bereich der staatlichen Verwaltung sollte eine finanzielle Verantwortung vorgesehen werden, begleitet von administrativer, disziplinarischer oder strafrechtlicher Verantwortlichkeit der Amtspersonen [65; 179, S. 422–438].

Beim Charakterisieren der rechtlichen Natur einer juristischen Person weisen Vertreter der Zivilrechtswissenschaft darauf hin, dass sie als soziale Realität existiert, als ein abgetrenntes Komplex, das ein eigenständiger Träger von Rechten und Pflichten ist, und dies ist nicht der Direktor oder ein anderes Verwaltungsorgan, nicht die Belegschaft, sondern ein spezifisches Rechtssubjekt, das nicht nur Träger von Rechten, sondern auch von Interessen ist, die den Interessen ihrer Gründer entsprechen, aber nicht mit ihnen identisch sind. Und die juristische Person selbst kann zur administrativen Verantwortung gezogen werden, in Form der Zahlung sogenannter finanzieller Bußgelder [65; 175, S. 287, 310].

Beim Untersuchen der Frage nach den Wechselbeziehungen zwischen Rechtsbereichen und Arten von Zwang weist V.K. Kolpakov darauf hin, dass es deutlich mehr Rechtsbereiche als Arten staatlichen Zwangs gibt. Dies ist seiner Meinung nach auf das Aufkommen komplexer Rechtsbereiche in der materiellen Rechtssphäre zurückzuführen, und der Schutz rechtlicher Beziehungen in diesen Bereichen wird neben der Verwendung anderer Möglichkeiten durch die bereits existierenden Arten staatlichen Zwangs gewährleistet, wobei der administrative Zwang das größte spezifische Gewicht, hohe Mobilität und die Fähigkeit aufweist, sich an konkrete Bedingungen und Bedürfnisse des Staates anzupassen [65; 74, S. 276].

Nach Ansicht der Autoren des Lehrbuchs "Verwaltungsrecht" Z.R. Kisil und R.V. Kisil haben Normen, die administrative Verantwortung festlegen, eine

unterstützende Bedeutung in Bezug auf viele andere Rechtsbereiche und "dienen" den Normen anderer Rechtsbereiche (Zivil-, Arbeits-, Genossenschafts-, Land-, Finanz-, Transportrecht usw.) mit ihrem rechtsschützenden, verbotenden und strafenden Einfluss und garantieren die rechtliche Verbindlichkeit der Bestimmungen vieler Rechtsbereiche [65; 68, S. 61]. So legen beispielsweise gemäß den Punkten 1) und 5) von Teil 1 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine für Rechtsverstöße im Bereich der Zivilluftfahrt gegen juristische Personen – Subjekte der Luftfahrtaktivität – finanzielle Sanktionen in Form einer Geldbuße von fünf bis achttausend steuerfreien Mindesteinkommen der Bürger im Falle einer Verletzung der Anforderungen für die Verwendung obligatorischer Verkehrszeichen und -signale für Zwecke fest, die nicht mit dem Luftverkehr zusammenhängen; Zulassung von Luftfahrtpersonal zu beruflichen Tätigkeiten ohne das entsprechende Zertifikat oder unter Verletzung der darin festgelegten Beschränkungen; von dreihundert bis fünfhundert steuerfreie Mindesteinkommen der Bürger im Falle der Nichterbringung der festgelegten Dienstleistungen für Passagiere mit eingeschränkten Möglichkeiten (Behinderte) [65].

Beim Definieren von Maßnahmen der Verantwortlichkeit für die Verletzung von verwaltungsrechtlichen Vorschriften weist Professor V.K. Kolpakov darauf hin, dass dies Maßnahmen des administrativen Zwangs sind, die in verwaltungsrechtlichen Sanktionen enthalten sind und von dazu ermächtigten Subjekten angewendet werden, unter Einhaltung des festgelegten Verfahrens nicht nur gegen physische Personen für die Begehung von Verwaltungsdelikten, sondern auch gegen juristische Personen für die Verletzung von verwaltungsrechtlichen Vorschriften [65]. Bei der Analyse des ukrainischen Verwaltungsgesetzes kommt der Wissenschaftler zu dem Schluss, dass:

- für die Verletzung von verwaltungsrechtlichen Vorschriften können Sanktionen, die in einem Verwaltungsverfahren gegen juristische Personen verhängt werden, angewendet werden;

- Sanktionen, die in einem Verwaltungsverfahren gegen juristische Personen verhängt werden, gehören zu den neuen Maßnahmen des administrativen Zwangs;
- Maßnahmen, die Einfluss auf juristische Personen nehmen, sind Maßnahmen der Verantwortlichkeit und werden für die Verletzung von verwaltungsrechtlichen Vorschriften in einem Verwaltungsverfahren verhängt, sind jedoch nicht kodifiziert;
- den größten Anteil unter diesen Maßnahmen haben finanzielle Maßnahmen, insbesondere Geldbußen [65; 74, S. 283–287].

Andere als Strafen, zu denen man administrative und wirtschaftliche Strafen zählen sollte, sind Maßnahmen der Verantwortlichkeit, die in einem Verwaltungsverfahren verhängt werden, in der Wirtschaftsgesetzgebung als Maßnahmen des Einflusses auf juristische Personen für die Verletzung von verwaltungsrechtlichen Vorschriften dargestellt. Gemäß Artikel 216 des Wirtschaftsgesetzbuches der Ukraine vom 16. Januar 2003, Nr. 436-IV [37] (im Folgenden: WGB der Ukraine) tragen die Teilnehmer der Wirtschaftsbeziehungen, einschließlich der Luftfahrtbranche, wirtschaftsrechtliche Verantwortung für Verstöße im Wirtschaftsbereich, indem sie Sanktionen gegen die Täter auf der Grundlage und in der Weise anwenden, wie sie im WGB der Ukraine, anderen Gesetzen und Verträgen vorgesehen sind. Gemäß Artikel 238 des WGB der Ukraine sind administrative und wirtschaftliche Sanktionen organisatorisch-rechtliche oder materielle Maßnahmen, die darauf abzielen, das Vergehen des Wirtschaftssubjekts zu beenden und die Folgen der Verletzung der von den gesetzlichen Akten festgelegten Regeln für die Ausübung der wirtschaftlichen Tätigkeit zu beseitigen. "Somit kann das WGB der Ukraine nicht nur als ein Gesetz bezeichnet werden, das die administrative Verantwortung von juristischen Personen offiziell anerkennt, sondern auch als der erste kodifizierte Akt, der allgemeine Bestimmungen bezüglich dieser Verantwortung zusammenfasst" [3; 65].

Sie kann auch gegen Subjekte der Luftfahrtwirtschaftstätigkeit von der zuständigen staatlichen Behörde im Bereich der Zivilluftfahrt angewendet werden. Gemäß Artikel 239 des WGB der Ukraine sind die folgenden Arten von administrativen und wirtschaftlichen Sanktionen (außer denen, die in Geld ausgedrückt werden), die gegen Subjekte der Luftfahrtstätigkeit angewendet werden können:

- Aussetzung der Lizenz für die Durchführung von Passagier- und Frachttransporten per Luft;
- Annullierung der Lizenz für die Durchführung von Passagier- und Frachttransporten per Luft;
- Beschränkung oder Einstellung der Tätigkeit im Zusammenhang mit der Nutzung von Luftlinien [65].

In der Luftfahrtgesetzgebung der Ukraine (PKU) werden die Begriffe "administrative Verstöße", "administrative Verantwortung" und "administrative Sanktionen" nicht direkt auf juristische Personen angewendet. Nur Absatz 8 von Abschnitt 1 des Artikels 16 des PKU in Bezug auf die Befugnisse von Staatsinspektoren und Personen, die zur Durchführung von Inspektionen ermächtigt sind, sieht die Erstellung von Protokollen und die Untersuchung von Fällen administrativer Verstöße sowie die Anwendung finanzieller Sanktionen vor. Gleichzeitig kann der Gesetzgeber zusätzlich darauf hinweisen, dass Maßnahmen des Einflusses zum Bereich des administrativen Zwangs gehören. So definieren Absatz 13 von Abschnitt 1 des Artikels 6 und Absatz 8 von Abschnitt 2 des Artikels 10, dass der Leiter der zuständigen Behörde für Zivilluftfahrt im Rahmen und in der Art und Weise, wie es das Gesetz vorsieht, Personen zur Verantwortung zieht, indem er Sanktionen gegen die Akteure der Luftfahrtstätigkeit für die Verletzung der Luftfahrtvorschriften der Ukraine verhängt; um die Zivilluftfahrt zu regulieren, ergreift die zuständige Behörde für Zivilluftfahrt eine Reihe von Maßnahmen, um die Entstehung von Luftfahrtvorfällen zu verhindern, indem sie Geldstrafen verhängt [122]. Artikel 127 des PKU verwendet den Begriff "finanzielle Sanktionen in Form von Geldbußen". In diesem Zusammenhang stellt

Professor V.B. Aver'yanov fest, dass "der Gesetzgeber, wenn er die administrative Verantwortlichkeit von juristischen Personen festlegt, die Begriffe 'Geldstrafe', 'Verantwortung in Form einer Geldstrafe' verwendet. Obwohl der Begriff 'administrative Verantwortung' in Bezug auf juristische Personen nicht direkt verwendet wird, gibt es Gründe zu behaupten: In allen ähnlichen Fällen handelt es sich genau um administrative Verantwortung." Die Untersuchung des Platzes von Sanktionen gegen Unternehmen, Institutionen oder Organisationen im System der rechtlichen Verantwortung gibt Anlass zu der Schlussfolgerung, dass die Anwendung von Sanktionen in Form von Geldbußen durch ermächtigte Behörden ein Attribut der administrativen Verantwortung ist [5]. Als Argument zugunsten dieser Schlussfolgerung in Bezug auf die Luftfahrttätigkeit kann Punkt 18 des Absatzes 9 des Dekrets des Präsidenten der Ukraine "Über die Genehmigung der Bestimmungen über den Staatsdienst der Luftfahrt der Ukraine" vom 6. April 2011 Nr. 398/2011 herangezogen werden: "Der Leiter des Staatsdienstes der Luftfahrt der Ukraine zieht Akteure der Luftfahrttätigkeit für die Verletzung der Luftfahrtvorschriften der Ukraine zur administrativen Verantwortung" [195].

In der Luftfahrt als einem Bereich der gesellschaftlichen Produktion sind bedeutende materielle, intellektuelle und informationstechnische Ressourcen konzentriert, was sie zu einem wissenschaftsintensiven und hochtechnologischen Bereich macht. Bei einem Akteur der Luftfahrttätigkeit – einer juristischen Person – sind wesentlich mehr finanzielle, materielle und intellektuelle Ressourcen zur Erreichung ihres Ziels akkumuliert als bei einer physischen Person. Daher kann ein von einem Akteur der Luftfahrttätigkeit – einer juristischen Person – begangener Verstoß dem Staat und der Gesellschaft erheblich mehr Schaden zufügen als ein Fehlverhalten einer einzelnen physischen Person. Auf diese Besonderheit in Bezug auf juristische Personen im Allgemeinen haben Wissenschaftler bereits im Jahr 2001 hingewiesen [60, S. 3; 66].

In der wissenschaftlichen Forschung, Monographien und Lehrbüchern werden rechtliche Phänomene wie administrative Verantwortung und administrative Verantwortung juristischer Personen als eine bestimmte Menge relativ separater

Rechtsnormen innerhalb des Bereichs des Verwaltungsrechts unterschiedlich bezeichnet. Zum Beispiel verwendet O. L. Zhiltsov die Kategorie "Institut der administrativen Verantwortung juristischer Personen" [49, S. 14]; O. T. Zima stellt fest, dass "die administrative Verantwortung juristischer Personen durch eine erhebliche Anzahl von Rechtsnormen geregelt wird, die zum Rechtsinstitut der administrativen Verantwortung gehören und ein separates Unterinstitut bilden – 'Administrative Verantwortung juristischer Personen'" [60, S. 2, 9]; Professor D. M. Lukyanets charakterisiert die administrative Verantwortung im Allgemeinen als Beziehungen, die zwischen den Exekutivorganen und physischen oder juristischen Personen entstehen (unter der Bedingung, dass zwischen ihnen keine dienstlichen Unterordnungsbeziehungen bestehen) aufgrund von rechtswidrigen Handlungen, die von letzteren begangen wurden, und bestehen in der Anwendung von gesetzlich vorgesehenen Sanktionen in einem administrativen Verfahren, während er die administrative Verantwortung juristischer Personen als "Institut der administrativen Verantwortung" definiert [89, S. 34]; Professor V. K. Kolpakov stellt fest, dass die Umstände es Forschern erlauben, von der Existenz eines "Instituts der administrativen Verantwortung juristischer Personen" zu sprechen [65; 73, S. 63]. Bei der Untersuchung des Phänomens der administrativen Verantwortung und der Argumente für ihre Transformation in der heutigen Zeit kam Professor S. T. Goncharuk zu dem Schluss, dass sie meist mit der Anwendung administrativer Sanktionen gegen Personen, die administrative Vergehen begangen haben, verbunden wird und schlägt folgende Definition für dieses Konzept vor: "Administrative Verantwortung ist eine Art rechtlicher Verantwortung, die die Anwendung administrativer Sanktionen durch die dazu ermächtigten Behörden oder Amtspersonen gegenüber physischen oder juristischen Personen, die administrative Vergehen begangen haben, vorsieht". Dieser Aussage ist zuzustimmen und dabei Folgendes zu beachten. In ihrer rechtlichen Natur sind finanzielle Sanktionen, die gegen juristische Personen als Akteure der Luftfahrttätigkeit verhängt und in Artikel 127 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine festgelegt sind, administrative Sanktionen in Form von Geldbußen. Zweitens

bestimmt das KUAP die Anwendung von Sanktionen nur gegen physische Personen, daher ist Artikel 127 des PKU speziell in Bezug auf die Qualifikation des administrativen Delikts und die Bestimmung der Höhe der Sanktion, die gegen juristische Personen als Akteure der Luftfahrttätigkeit angewendet werden kann; während Artikel 111 und 112 des KUAP speziell für physische Personen sind, sowohl als Akteure der Luftfahrttätigkeit als auch nicht, basierend auf der Blankettnatur des Artikels 126 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine.

Basierend auf grundlegenden Studien zur administrativen Verantwortung im Allgemeinen und zur administrativen Verantwortung juristischer Personen im Besonderen kann die administrative Rechtsverantwortung von Akteuren der Luftfahrttätigkeit - juristischen Personen - wie folgt definiert werden: Sie ist eine Art des Unterinstituts der administrativen Verantwortung juristischer Personen, deren Normen die zwangsweise, unter Einhaltung festgelegter Verfahren, Anwendung von Einflussmaßnahmen durch die zuständige Behörde für zivile Luftfahrt für begangene Verstöße gegen die Luftfahrtregeln der Ukraine vorsehen, die vom Rechtsverletzer ausgeführt werden [65].

Schlussfolgerungen zu Kapitel 3

1. In diesem Abschnitt liegt der Schwerpunkt auf der Bedeutung der Verbesserung der administrativen Rechtsregulierung der Zivilluftfahrt. Der aktuelle Stand der staatlichen Regulierung im Bereich des Luftverkehrs wurde analysiert und Wege zur Verbesserung der staatlichen Regulierung der Zivilluftfahrt vorgeschlagen. Es wurde betont, dass die heimische Luftfahrtbranche am stärksten von der globalen Krise betroffen ist, die durch die weltweite COVID-19-Pandemie verursacht wurde. In diesem Zusammenhang wurden Maßnahmen vorgeschlagen, die auf die Verbesserung der staatlichen Regulierung im Bereich der Zivilluftfahrt abzielen, und die durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden können: Entwicklung und schnellstmögliche Umsetzung des staatlichen Unterstützungsprogramms für den Luftverkehr der Ukraine; angemessene finanzielle Unterstützung der Luftfahrtbranche; Stärkung der internationalen Zusammenarbeit sowie Abschluss wichtiger internationaler Verträge in diesem Bereich. Es wurde festgestellt, dass eines der Hauptprobleme die Lösung der Frage des gemeinsamen Luftraums mit den Ländern der Europäischen Union durch den Abschluss eines Abkommens über einen Gemeinsamen Luftfahrtbereich ist.

2. Das Gemeinsame Luftfahrtabkommen sieht die schrittweise Öffnung des Marktes zwischen der EU und ihren Nachbarn vor, die mit der Annäherung der Rechtsakte verbunden ist, durch die schrittweise Einführung von EU-Luftfahrtregeln, um neue Möglichkeiten für Betreiber und eine breitere Auswahl für Verbraucher zu bieten. Die Prozesse der Markteröffnung und der Annäherung der Rechtsakte erfolgen parallel, um fairen Wettbewerb und die Einführung allgemeiner hoher Sicherheits-, Umwelt- und anderer Standards zu fördern. Diese Luftfahrtzone erfordert, dass benachbarte Partner einen Teil des Acquis übernehmen, der die europäischen Luftfahrtregeln enthält, beginnend mit Sicherheitsanforderungen.

3. Angesichts der Annäherung der Ukraine an europäische Luftfahrtstandards schenken Flugschulen und Schulungszentren für Luftfahrtpersonal in der Ukraine der Schulung von Luftfahrtpersonal und seiner

Übereinstimmung mit Qualifikationsanforderungen große Aufmerksamkeit. Es wird darauf hingewiesen, dass Luftfahrtpersonal Personen sind, die eine spezielle berufliche Ausbildung absolviert haben, über ein Zertifikat verfügen und Flugbetrieb, technische Wartung von Luftfahrzeugen, Organisation des Luftverkehrs, technischen Betrieb von Bodenkommunikations-, Navigations- und Überwachungseinrichtungen durchführen.

4. Es wurde eine eigene Definition des Begriffs administrative Rechtsverantwortung der Akteure der Luftfahrttätigkeit - juristischer Personen - vorgeschlagen, die als eine Art Unterinstitut der administrativen Verantwortung juristischer Personen definiert ist, dessen Normen die zwangsweise Anwendung von Einflussmaßnahmen durch die zuständige Behörde für zivile Luftfahrt gemäß der Gesetzgebung für begangene Verstöße gegen die Luftfahrtregeln der Ukraine mit Einhaltung der festgelegten Verfahren vorsehen, die vom Rechtsverletzer ausgeführt werden.

5. Mit der Annahme der neuen Fassung des Luftfahrtgesetzes der Ukraine vom 19. Mai 2011, Nr. 3393-VI, trat die Luftfahrtgemeinschaft in eine neue Phase der rechtlichen Regulierung der Tätigkeit in der Luftfahrt und der Nutzung des ukrainischen Luftraums ein. Insbesondere wurde in das Luftfahrtgesetz der Abschnitt XVIII (Verantwortung für Verstöße gegen die Gesetzgebung im Bereich der Zivilluftfahrt) aufgenommen, dessen Artikelbestimmungen das Verhaltensregelblankett festlegen und die Verantwortung für Verstöße gegen die Gesetzgebung im Bereich der Zivilluftfahrt genau bestimmen; finanzielle Sanktionen in Form von Geldstrafen für Verstöße im Bereich der Zivilluftfahrt, die gegen juristische Personen Akteure der Luftfahrttätigkeit - angewendet werden; die Behörde, die befugt ist, Fälle von Verstößen im Bereich der Zivilluftfahrt zu prüfen; das Verfahren für die Verhängung, Zahlung und Beitreibung von Geldstrafen für Verstöße im Bereich der Zivilluftfahrt; das Verfahren zur Anfechtung von Entscheidungen in Fällen von Verstößen im Bereich der Zivilluftfahrt.

6. Andererseits legt Artikel 239 des Wirtschaftsgesetzbuches der Ukraine die Arten von Verwaltungs- und Wirtschaftssanktionen fest (außer in Geldsummen), die gegen Akteure der Luftfahrttätigkeit angewendet werden können, wie z.B. Aussetzung der Lizenz zur Durchführung von Passagier- und Frachttransporten per Luftverkehr; Annullierung der Lizenz zur Durchführung von Passagier- und Frachttransporten per Luftverkehr; Beschränkung oder Aussetzung von Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Luftlinien usw.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

In dieser Arbeit wurde eine theoretische Generalisierung vorgenommen und ein neuer Ansatz zur Lösung der wissenschaftlichen Aufgabe vorgeschlagen, der darauf abzielt, auf der Grundlage der Analyse der Normen des internationalen Luftrechts, der nationalen rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine und wissenschaftlicher Quellen den aktuellen Stand der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine zu bestimmen und Vorschläge zu deren Verbesserung zu formulieren.

Basierend auf der durchgeführten Forschung wurden folgende Schlussfolgerungen gezogen:

1. Es wurde festgestellt, dass die staatliche Regulierung der Zivilluftfahrt die Schaffung von Bedingungen für die Tätigkeit der Subjekte und Objekte des Managements in diesem Bereich in Form eines Systems von rechtlichen Mitteln (Konzepte, Programme, Richtungen usw.) umfasst, durch die die obersten Staatsorgane einen koordinierten und zielgerichteten Einfluss in eine von der Regierung gewünschte Richtung ausüben, während die Rechtswissenschaft und angewandte Forschung in einem der High-Tech-Bereiche das geordnete Funktionieren der gesellschaftlichen Beziehungen in diesem Bereich formen.

2. Es wurde festgestellt, dass zum ersten Mal in der Geschichte des unabhängigen Ukraines die staatliche Regulierung der Zivilluftfahrt und die Nutzung des Luftraums als "System" auf Gesetzesebene bezeichnet und im Abschnitt II des Luftfahrtgesetzes der Ukraine dargestellt wurde. Zu diesem System gehören folgende Elemente:

- Staatliche Regulierung der Tätigkeit im Bereich der Luftfahrt und der Nutzung des Luftraums der Ukraine;
- Staatliche Regulierung der Tätigkeit im Bereich der Zivilluftfahrt;
- Befugnisse des Leiters der zuständigen Behörde für Zivilluftfahrt;
- Staatliche Regulierung der Tätigkeit im Bereich der Staatsluftfahrt;
- Staatliche Regulierung der Nutzung des Luftraums der Ukraine;
- Untersuchung von Luftfahrtunfällen und -zwischenfällen.

3. Es wurde festgestellt, dass gemäß Absatz 2 Artikel 4 des Luftfahrtgesetzes der Ukraine die staatliche Regulierung der Luftfahrtaktivitäten und der Nutzung des Luftraums der Ukraine in der Formulierung der staatlichen Politik und Entwicklungsstrategie besteht, sowie in der Bestimmung von Aufgaben, Funktionen, Bedingungen der Tätigkeit im Bereich der Luftfahrt und der Nutzung des Luftraums der Ukraine, in der Anwendung von Sicherheitsmaßnahmen der Luftfahrt, in der Annahme allgemein verbindlicher Luftfahrtregeln der Ukraine, in der Ausübung staatlicher Kontrolle über ihre Einhaltung und in der Festlegung der Verantwortung für ihre Verletzung. Der Präsident der Ukraine und das Kabinett der Minister der Ukraine gewährleisten die Umsetzung der staatlichen Politik zur Entwicklung der Luftfahrt der Ukraine gemäß der Verfassung und den Gesetzen der Ukraine (Absatz 3). Das bedeutet, dass die staatliche Regulierung der Luftfahrt das Festlegen von Regeln und Verfahren für die Nutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge, andere Objekte der Luftfahrtaktivitäten, mit dem Ziel der Erfüllung von Funktionen zur Gewährleistung der nationalen Sicherheit und Verteidigung des Staates und zum Schutz der Bevölkerung sowie zur Befriedigung der Bedürfnisse der Wirtschaft und der Bürger in Lufttransport und Luftfahrtarbeiten sowie für Flüge zu privaten Zwecken umfasst.

4. In dieser Arbeit wurde ein Begriff für die Quelle der rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt formuliert. Es wird definiert als die äußere Form der Existenz von Rechtsnormen in Form von schriftlichen Dokumenten, die im Rahmen der Befugnisse der Rechtsschöpfungssubjekte gemäß eines speziellen Verfahrens herausgegeben werden. Diese Dokumente haben rechtliche Kraft und sind für die Subjekte der Luftfahrtaktivitäten in dem sie betreffenden Teil verbindlich. Sie spiegeln die Politik des Staates wider und zielen darauf ab, die gesellschaftlichen Beziehungen im Bereich der Zivilluftfahrt zu regulieren und zu schützen. Die normativen Quellen der rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt wurden wie folgt klassifiziert:

1) Internationale Quellen: Ratifizierte internationale Akte sind Teil der nationalen Gesetzgebung der Ukraine und haben in der Regel eine höhere

Rechtskraft als alle anderen normativen Quellen, mit Ausnahme der Verfassung der Ukraine.

2) Nationale Quellen: Charakterisiert durch eine Hierarchie normativer Quellen nach ihrer rechtlichen Kraft.

Es wurde zusammengefasst, dass das Gesetzgebungssystem der Ukraine insgesamt und insbesondere im Bereich der administrativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt auf der Verfassung der Ukraine als dem Grundgesetz des Staates basiert. Gemäß der Verfassung der Ukraine werden internationale Verträge geschlossen und Gesetze verabschiedet, die den von der Werchowna Rada ratifizierten internationalen Abkommen nicht widersprechen dürfen. Auf ihrer Grundlage und zur Gewährleistung ihrer Durchführung erlassen die Exekutivorgane untergeordnete Rechtsakte, die mit der Verfassung der Ukraine, internationalen Verträgen, die von der Werchowna Rada ratifiziert wurden, und den Gesetzen der Ukraine übereinstimmen müssen.

5. Es wurde festgestellt, dass das Hauptproblem der organisatorisch-rechtlichen Gewährleistung im Bereich der Zivilluftfahrt in der schlechten Qualität der normativen Rechtsquellen sowie in der Uneindeutigkeit der Auslegung spezieller Begriffe besteht. Es wurde festgestellt, dass das Hauptkriterium zur Bewertung der Qualität des Inhalts eines Rechtsaktes die Übereinstimmung seiner Normen mit den gesellschaftlichen Beziehungen sein muss, die er zu regulieren beabsichtigt, sowie seine Rechtmäßigkeit, Aktualität (Notwendigkeit), Angemessenheit, Angemessenheit und Wirksamkeit der rechtlichen Wirkung. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass in Bezug auf die rechtliche Absicherung der Zivilluftfahrtaktivitäten in der Ukraine mehrere Probleme bestehen, die in folgende Gruppen unterteilt wurden:

1) Mängel im Inhalt: Die häufigsten davon sind Lücken, Gesetzeskonflikte, Veraltetheit von Rechtsnormen, Nichtübereinstimmung mit weltweiten Standards der normativen Versorgung der Zivilluftfahrt usw.;

2) Formmängel: Niedriger Grad der Systematisierung (unvollständige Kodifizierung), eine große Anzahl von internen und externen Verweisen usw.

Die Arbeit schlägt Lösungen für die genannten Probleme vor. Gemäß dem Erlass des Präsidenten der Ukraine vom 11. Juni 1998 Nr. 615/98 wurde die Strategie für die Integration der Ukraine in die Europäische Union genehmigt.

6. Die Annahme des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens zwischen der Ukraine, den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten, das durch das Gesetz der Ukraine vom 10. November 1994 Nr. 237/94-VR ratifiziert wurde, bestätigte die politische Richtung unseres Staates. Laut dem Abkommen „vereinbaren die Parteien, dass das Prinzip der Freiheit des Transitverkehrs von Waren eine wesentliche Bedingung für die Erreichung der Ziele dieses Abkommens ist, und jede Partei gewährleistet den uneingeschränkten Transit durch ihr Territorium von Waren, die aus dem Zollgebiet stammen oder für das Zollgebiet der anderen Partei bestimmt sind“. Gemäß Absatz 2 Abschnitt 1 Artikel 6 und Abschnitt 2 Artikel 11 des Luftfahrtkodex der Ukraine führt der Leiter der zuständigen Behörde für Zivilluftfahrt Befugnisse zur Organisation der Entwicklung von Entwürfen der Luftfahrtregeln der Ukraine durch und genehmigt sie in der festgelegten Reihenfolge. Die Luftfahrtregeln der Ukraine, die verschiedene Aspekte der Luftfahrtaktivitäten regeln, werden von der staatlichen Luftfahrtbehörde entwickelt und durch organisatorisch-disziplinarische Verordnungen genehmigt. Um sie mit den ICAO-Regelungen und dem EU-Recht (Direktiven und Verordnungen) in Einklang zu bringen, sind Änderungen im Luftfahrtkodex der Ukraine, im Gesetz „Über die zentralen Organe der Exekutivgewalt“ und im Erlass des Präsidenten der Ukraine „Über die Genehmigung der Verordnung über den staatlichen Luftfahrt-Service der Ukraine“ notwendig, insbesondere im Hinblick auf die Registrierung von Rechtsakten der staatlichen Luftfahrtbehörde im Justizministerium der Ukraine.

7. Der administrative und rechtliche Mechanismus zur Regulierung der Zivilluftfahrt wurde analysiert und das Konzept des administrativen und rechtlichen Regelungs der Zivilluftfahrtaktivitäten definiert – es ist der organisatorisch-disziplinarische Einfluss der Exekutivbehörden auf gesellschaftliche Beziehungen im Luftfahrtbereich bezüglich ihrer Ordnung,

Festigung, Schutz und Entwicklung, sowie auf die Subjekte der Luftfahrtaktivitäten bezüglich der Verpflichtung zur Zertifizierung des Luftfahrtpersonals, Registrierung und Zertifizierung von Elementen der Luftverkehrsinfrastruktur (Luftfahrzeugen und deren Komponenten, Flughäfen, Luftstraßen und Luftwegen), um die Sicherheit der Luftfahrt, die Interessen des Staates, die nationale Sicherheit sowie die Bedürfnisse der Gesellschaft und Wirtschaft in Bezug auf Lufttransport und Luftfahrtarbeiten zu gewährleisten.

8. Es wurde festgestellt, dass das Objekt der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt sowohl materielle als auch immaterielle Güter umfasst: Luftraum, Luftfahrttechnik und konstruktions-technologische Dokumentation dazu, verschiedene Luftfahrtgeräte für die Verkehrssteuerung usw., bezüglich derer rechtliche Beziehungen entstehen, d.h. beständige rechtliche Verbindungen zwischen den Subjekten in Bezug auf die Nutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge zum Zwecke der Luftbeförderung, Durchführung von Luftfahrtarbeiten, Verkehrssteuerung, Zertifizierung von Subjekten und Objekten der Luftfahrtaktivitäten usw.

9. Das Ziel der administrativen und rechtlichen Regulierung ist die Ordnung, der Schutz und die Entwicklung der genannten Beziehungen durch den gesamten Instrumentarium dieser Regulierung. Die Aufgaben bestehen darin, die Sicherheit der Luftfahrt zu gewährleisten, die Interessen des Staates, die nationale Sicherheit sowie die Bedürfnisse der Gesellschaft und Wirtschaft in Bezug auf Lufttransport und Luftfahrtarbeiten zu erfüllen.

10. Es wird zusammengefasst, dass die Prinzipien der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt Elemente der grundlegenden Prinzipien der Entwicklung und Funktionsweise historisch definierter Rechtssysteme sind, die eine lenkende Bedeutung für den Bereich haben. Sie bilden ein Koordinatensystem und Richtungen für positive Regelmäßigkeiten ihrer Entwicklung, bestimmen den Charakter und die Natur des Mechanismus der administrativen und rechtlichen Regulierung der gesellschaftlichen Beziehungen, die im Prozess der Tätigkeit von natürlichen und juristischen Personen im Bereich der Luftfahrt und/oder der

Organisation des Luftraums der Ukraine entstehen. Basierend auf der Analyse der nationalen Gesetzgebung und juristischen Literatur können alle Prinzipien der staatlichen Kontrolle in der Luftfahrt in zwei Gruppen klassifiziert werden: allgemeine und spezielle. Zu den allgemeinen gehören die Prinzipien, die für die staatliche Kontrolle nicht nur in der Luftfahrt, sondern auch in anderen Tätigkeitsbereichen charakteristisch sind: die Prinzipien der Systematik, Planung, Effektivität und Schnelligkeit, Legalität, Öffentlichkeit, Wissenschaftlichkeit, die Gewährleistung der Gleichheit der Rechte aller Teilnehmer vor dem Gesetz, der administrativen Verfahren, der Systematik. Zu den speziellen Prinzipien gehören diejenigen, die nur für die Luftfahrtaktivität charakteristisch sind: die Prinzipien der Übereinstimmung der Aktivitäten der Subjekte der Luftfahrtaktivität mit den Anforderungen und Normen des internationalen Rechts, der Gewährleistung der Sicherheitsanforderungen der Luftfahrtaktivität, der erhöhten Verantwortung.

11. Die Funktionen der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt umfassen einen Komplex miteinander verbundener Aktivitätsrichtungen zur Realisierung der Ziele und Interessen der Entwickler, Hersteller von Luftfahrttechnik, Luftfahrtunternehmen und ihrer Kunden, die durch verschiedene Anweisungen, Regeln und Verfahren standardisiert sind.

12. Es wurde festgestellt, dass das System der Subjekte der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine umfasst: den Präsidenten der Ukraine, den Nationalen Sicherheits- und Verteidigungsrat der Ukraine, das Kabinett der Minister der Ukraine sowie zentrale Exekutivorgane (insbesondere das Ministerium für Infrastruktur, das Innenministerium, das Ministerium für Umwelt und natürliche Ressourcen der Ukraine, den Sicherheitsdienst der Ukraine), lokale staatliche Verwaltungen und lokale Selbstverwaltungsorgane (insbesondere im Bereich des Umweltschutzes), juristische Personen, die keine staatlichen Organe sind: Fluggesellschaften, Flughäfen, Heimatflughäfen der Zivilluftfahrt, Flughafenausschüsse für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, sowie natürliche Personen: Mitarbeiter der Zivilluftfahrt, die für die Sicherheit der Zivilluftfahrt verantwortlich sind und mit

exekutiven Befugnissen ausgestattet sind (Leiter von Flughäfen, Dienste für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, Kommandanten von Luftfahrzeugen während des Fluges usw.) und einige andere. Die Hauptfunktionen und Befugnisse dieser Subjekte wurden charakterisiert.

13. Es wurden Klassifikationen der Hauptformen der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt durchgeführt, insbesondere abhängig vom Inhalt der Verwaltungstätigkeit: die Ausgabe von normativen Verwaltungsakten; der Abschluss von administrativ-rechtlichen Verträgen (insbesondere in Bezug auf den Schutz von Objekten der Zivilluftfahrt); die Durchführung rechtlich bedeutender Aktionen (wie staatliche Registrierung, Zertifizierung, Lizenzierung, Genehmigung von Start- oder Landungen, Bereitstellung eines Luftkorridors); die Ausgabe anderer offizieller Dokumente (zum Beispiel Genehmigungen für die Durchführung von Sport- und Trainingsflügen) im Bereich der Zivilluftfahrt. Ihre Merkmale und Besonderheiten wurden charakterisiert. Es wurde festgestellt, dass eine separate und wesentliche Form der staatlichen Verwaltung im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt die staatliche Kontrolle ist, die ebenfalls als eine der wichtigsten Funktionen der staatlichen Verwaltung angesehen wird.

14. Basierend auf der Analyse der Prinzipien der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt wurden theoretische Methoden der administrativen und rechtlichen Regulierung in der Zivilluftfahrt identifiziert und ihre Klassifizierung vorgeschlagen. Insbesondere ist es angemessen, Methoden der rechtlichen Regulierung, die diesen Rechtsinstitut charakterisieren, und Methoden der staatlichen Verwaltung zu unterscheiden, die die administrativ-rechtliche Regulierung der Zivilluftfahrt als eine durch das Recht geregelte Tätigkeit der autorisierten Subjekte – des Staates in Person seiner Organe (hauptsächlich der Exekutive) und Beamten, sowie nichtstaatlicher Subjekte charakterisieren.

15. Es wurde festgestellt, dass der rechtliche Institut der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt, der dem interdisziplinären Bereich (administratives und Luftrecht) zugeordnet werden kann, in hohem Maße durch

einen imperativen Regulierungsmethode gekennzeichnet ist. Dies ist auf die Besonderheiten der Rechtsbeziehungen im Bereich der Regulierung der Zivilluftfahrt zurückzuführen. Er wird durch die Festlegung und Ausführung von Vorschriften und Verboten umgesetzt. Der dispositive Regulierungsmethode hingegen äußert sich in der Erteilung von Genehmigungen für bestimmte Handlungen, wobei das Verwaltungsobjekt die Möglichkeit hat, eine Verhaltensvariante zu wählen. Es wurde darauf hingewiesen, dass der wichtigste Methode der administrativen und rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt der administrative Zwang bleibt, was auf die Besonderheiten des Bereichs der gesellschaftlichen Beziehungen (Sicherheit der Zivilluftfahrt) zurückzuführen ist.

16. Eine eigene Definition des Begriffs "administrativ-rechtliche Verantwortlichkeit der Subjekte der Luftfahrtaktivität - juristische Personen" wurde vorgeschlagen. Es handelt sich dabei um eine Art des Unterinstituts der administrativ-rechtlichen Verantwortlichkeit juristischer Personen, in dessen Rahmen durch die Gesetzgebung festgelegte Zwangsmaßnahmen durch eine autorisierte Behörde im Bereich der Zivilluftfahrt für Verstöße gegen die Luftfahrtregeln der Ukraine angewendet werden, die vom Rechtsbrecher unter Beachtung des festgelegten Verfahrens durchgeführt werden.

VERZEICHNIS DER VERWENDETEN QUELLEN

1. Luftverkehrsstrategie bis 2030: Entwurf. URL: www.mtu.gov.ua
(Datum des Zugriffs: 26.01.2020).
2. Verwaltungsrecht der Ukraine: Lehrbuch / Yu.P. Bityak, V.M. Harashchuk, O.V. D'yachenko et al.; herausgegeben von Yu.P. Bityak. Kiew: Yurinkom Inter, 2007. 544 S.
3. Verwaltungsrecht: Lehrbuch / Yu. P. Bityak (Hrsg.), V. M. Garashchuk, V. Bogutsky [et al.]; unter der Gesamtleitung von Yu. P. Bityak, V. M. Garashchuk, V. V. Zuy. Charkiw: Recht, 2010. 624 S.
4. Verwaltungsrecht der Ukraine: Lehrbuch für jurist. Hochschulen und Fakultäten / Yu. P. Bityak, V. V. Bogutsky, V. M. Harashchuk et al.; herausgegeben von Yu. P. Bityak. Charkiw: Recht, 2001. 528 S.
5. Verwaltungsrecht der Ukraine: akademischer Kurs: Lehrbuch für Studierende der jurist. Fachrichtungen von Hochschulen: [in 2 Bänden] / Herausgeber des Redaktionskollegiums V. B. Aver'yanov; NAN der Ukraine, Institut für Staat und Recht namens V. M. Koretsky. Kiew: Juristisches Denken, 2004. Bd. 1: Allgemeiner Teil / V. B. Aver'yanov [et al.]. 2004. 583 S.
6. Verwaltungsrecht der Ukraine: akadem. Kurs: Lehrbuch für Studierende der jurist. Fachrichtungen der Hochschulen / V. B. Aver'yanov [et al.]; verantwortlicher Herausgeber V. B. Aver'yanov; NAN der Ukraine, Institut für Staat und Recht namens V. M. Koretsky. Kiew: Juristisches Denken, 2007. Bd. 2: Besonderer Teil / V. B. Aver'yanov [et al.]. [Ohne Ort]: [ohne Verlag], 2009. 600 S.
7. Verwaltungsrecht der Ukraine: Studienleitfaden / G. G. Zabarny, R. A. Kalyuzhny, V. K. Shkarupa. Kiew: Verlag Palyvoda A. V., 2005. 368 S.
8. Verwaltungsrecht der Ukraine: Lehrbuch / unter der Gesamtleitung von S. V. Kivalov. Odessa: Juristische Literatur, 2003. 896 S.
9. Aktuelle Fragen zur gesetzlichen Sicherstellung der Entwicklung der Zivilluftfahrt: Webseite. [URL:](#)

<https://nau.edu.ua/site/variables/docs/docsmenu/studnauka/polit2013/tezy> (Datum des Zugriffs 21.09.2023).

10. Analyse der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der ukrainischen Luftfahrtbranche / Jobulda Yu.P. – Zugriffsmodus: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=15945>.

11. Antonyuk V. V. Organisatorisch-rechtliche Grundlagen der Bildung und Umsetzung der staatlichen Politik der Informationssicherheit der Ukraine. Diss. ... Kand. der Staatswiss.: Spez. 25.00.02. Kiew, 2017. 218 S.

12. Antoshchyshyna N. I. System der staatlichen Regulierung von Lufttransporten in der Ukraine. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/23_2013/8.pdf.

13. Bagan Ya. I. Verwaltungsrechtliche Sicherstellung des Betriebs des Luftverkehrs in der Ukraine: Diss. ... Kand. der Rechtswiss.: Spez. 12.00.07. Dnipro, 2018. 224 S.

14. Bazarna O.V. Begriff, Wesen, Natur des öffentlichen und staatlichen Managements. URL: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/vsunu/2012_1_2/Bazarna.pdf.

15. Bakumenko V. D. Staatlich-verwaltungstechnische Entscheidungen: Studienleitfaden. K.: VPC AMU, 2011. 444 S.

16. Bakumenko V.D. Systemisch-situative Analyse der staatlichen Verwaltung der Prozesse der europäischen und euroatlantischen Integration der Ukraine / Mechanismen zur Regulierung von Integrationsprozessen in der Ukraine: Studienleitfaden / [I.V. Artjomov, V.D. Bakumenko, V.D. Bondarenko et al.]. Uschhorod: Lira, 2009. S. 81-99.

17. Berezchna K.V. Implementierung der Rechtsnormen der Europäischen Union in das ukrainische Verwaltungsrecht: konzeptionelle Probleme. Prykarpatsky juristischer Kurier. 2016. Ausgabe 5(14). URL: http://www.pjv.nuoua.od.ua/v5_2016/11.pdf.

18. Sicherheit der Luftfahrt / V. P. Babak, V. P. Kharchenko, V. O. Maksimov et al.; herausgegeben von V. P. Babak. Kiew: Technik, 2004. 584 S.

19. Bilas A. I. Strafverfolgungsaktivitäten der EU-Länder: vergleichende Rechtsstudie. Diss. 12.00.01 Kand. der Rechtswiss. Lwiw, 2016. 227 S.
20. Bondar N. M. Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur der Ukraine auf der Grundlage öffentlich-privater Partnerschaft: Monografie. Kiew: NTU, 2014. 336 S.
21. Bondarchuk N. V. Rechtlicher Status der Ländereien des Luftverkehrs in der Ukraine: Diss. ... Kand. der Rechtswiss.: Spez. 12.00.06. Kiew, 2011. 181 S.
22. Bordunov V. D. Internationales Luftrecht: Studienleitfaden. Verlag "Wissenschaftliches Buch", 2007. 464 S.
23. Borovikov H. M. Verwaltungsrechtliche Beziehungen im Bereich des Seetransports: Diss. ... Kand. der Rechtswiss.: Spez. 12.00.07. Dnipro, 2017. 207 S.
24. Brusakova O. Verwaltungshaftung für Verstöße im Luftverkehr. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/8/23.pdf>.
25. Brusakova O. Rechtliche Gewährleistung der staatlichen Regulierung im Bereich des Luftverkehrs. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/9/21.pdf>.
26. Brusakova O. Wege zur Verbesserung der staatlichen Regulierung im Bereich des Luftverkehrs. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/7/24.pdf>.
27. Bulgakova I. V., Klepikova O. V. Verkehrsrecht der Ukraine: Lehrbuch. Kiew: Präzedenzfall, 2011. 344 S.
28. Veltzen V. S. Einzelne Fragen der rechtlichen Regelung des Lufttransports in der Ukraine. Wirtschaftstheorie und Recht. 2015. Nr. 4 (23). S. 161.
29. Wovchuk M. Begriff und Klassifizierung von Verwaltungsstraftaten. URL: <https://web.znu.edu.ua/herald/issues/2010/Ur-3-2010/047-54.pdf>.
30. Wovchuk M. M. Klassifikationskategorien im Verwaltungsdeliktsrecht // Luft- und Raumfahrtrecht: Juristischer Kurier. Wissenschaftliche Arbeiten der Nationalen Luftfahrtuniversität. Kiew: Verlag der Nationalen Luftfahrtuniversität "NAU-druck", 2011. Nr. 3 (20). S. 52–57.

31. Halagan O. Ya. Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und ihre Rolle bei der Sicherstellung des Betriebs von Navigationssystemen. Bulletin der ZNU. Juristische Wissenschaften. 2020. Nr. 1. S.298–303.
32. Hontar Z. H., Kupchak M. Ya., Kharchuk A. I. Verwaltungsrecht: Studienleitfaden. Lwiw: SPOLOM, 2019. 172 S. Abb., Tab. Bibl.: S. 169–171 (53 Titel).
33. Honcharuk S. T. Die Stellung des Verwaltungsrechts im Mechanismus der rechtlichen Regulierung von Beziehungen im Bereich der Luftfahrt // Kleines und mittleres Geschäft. 2008. Nr. 1–2. S. 98–101.
34. Honcharuk S. T. Grundlagen des Verwaltungsrechts der Ukraine: Studienleitfaden. Kiew, 2004. 200 S.
35. Honcharuk S. T. Verwaltungshaftung für Verstöße im Bereich des Luftverkehrs // Materialien der V. Internationalen Wiss.-Tech. Konferenz "AVIA-2003". Bd. 8 Luft- und Raumfahrtrecht; NAU. Kiew, 2003. 58 S.
36. Horbal Yu. S. Staatliches Management im Bereich der Umwelt unter den Bedingungen der europäischen Integration der Ukraine: Diss. ... Kand. der Staatswiss.: Spez. 25.00.01. Kiew, 2017. 212 S.
37. Wirtschaftsgesetzbuch der Ukraine vom 16.01.2003 Nr. 436-IV // Mitteilungen der Obersten Rada der Ukraine. 2003. Nr. 18, Nr. 19–20, Nr. 21–22. S. 144.
38. Hryhorov O. M. Hauptbereiche der internationalen Zusammenarbeit der Ukraine in der Luftfahrtbranche: Wissenschaftliche Berichte. Kiew: IMV, 2012.
29 S.
39. Gulak O. V. Theoretisch-methodologische Grundlagen der verwaltungsrechtlichen Sicherstellung der Brandsicherheit in den Wäldern der Ukraine: Diss. ... Dokt. der Rechtswiss.: Spez. 12.00.07. Kiew, 2020. 586 S.
40. Datum des Beitritts der Ukraine zur Chicagoer Konvention über die Zivilluftfahrt von 1944. 10.08.1992.

41. Staatsverwaltung und öffentlicher Dienst: Wörterbuch-Handbuch / zusammengestellt von O. Yu. Obolensky. Kiew: KNEU, 2005. 480 S.
42. Staatsverwaltung: Wörterbuch-Handbuch / unter der Gesamtleitung von V. M. Knyazev, V. D. Bakumenko. Kiew: Verlag UADU, 2002. 228 S.
43. Staatsverwaltung: Theorie und Praxis; unter der Gesamtleitung von Dr. jur., Prof. V. B. Aver'yanov. Kiew: Yurinkom Inter, 1998. 432 S.
44. Dzvinchuk D. I. Staatsverwaltung: Vorlesungsreihe. Ivano-Frankivsk: Misto NV, 2010. 501 S.
45. Edinburger Europäischer Rat, "Schlussfolgerungen der Führung" // Bulletin des ER Nr. 12/92. S. 7–40.
46. Enzyklopädie der Staatsverwaltung: in 8 Bänden / Nat. Akad. der Staatsverw. beim Präsidenten der Ukraine; wiss.-red. Kollegium: Yu. V. Kovbasyuk (Vorsitzender) et al. Kiew: NADU. Bd. 4, 2011. 648 S.
47. Yeryashov Ye. K. Einfluss europäischer Integrationsprozesse auf die Bildung der normativ-rechtlichen Regulierung der Zivilluftfahrt der Ukraine // Juristischer Kurier. Luft- und Raumfahrtrecht. 2013. Nr. 1. S. 19–23.
48. Yesimov S. S., Visotska Kh. A. Einzelne Aspekte der Anpassung des nationalen Verkehrsgesetzes an die Anforderungen der Europäischen Union im Verkehrsbereich // Bulletin der Nationalen Universität "Lwiwer Polytechnikum". Juristische Wissenschaften. 2014. Nr. 801. S. 29–34.
49. Zhiltsov O. L. Verwaltungshaftung juristischer Personen: prozessual-rechtlicher Aspekt: Autorref. Diss. ... Kand. der Rechtswiss.: 12.00.07. Charkiw, 2007. 20 S.
50. Allgemeine Theorie des Staates und des Rechts: Lehrbuch für Studierende der jurist. Fachrichtungen von Hochschulen / M. V. Tsvik, V. D. Tkachenko, L. L. Bogachova et al.; herausgegeben von M. V. Tsvik, V. D. Tkachenko, O. V. Petryshyn. Charkiw: Recht, 2002. 432 S.
51. Gesetz der Ukraine "Über die Nationale Polizei" (außer Kraft gesetzt gemäß Gesetz Nr. 580-VIII (580-19) vom 02.07.2015, WVR, 2015, Nr. 40–41, Art. 379. Mitteilungen der Obersten Rada der URSR (WVR), 1991, Nr. 4, Art. 20.

52. Gesetz der Ukraine "Über die Wiederherstellung der Wirksamkeit bestimmter Bestimmungen der Verfassung der Ukraine" Nr. 742-VII vom 21.02.2014. Mitteilungen der Obersten Rada (WVR), 2014. Nr. 11, Art. 143.

53. Gesetz der Ukraine "Über die Verantwortung von Transportunternehmen bei der Durchführung internationaler Personenbeförderungen" vom 02.12.2010 Nr. 2753-VI // Mitteilungen der Obersten Rada der Ukraine. 2010. Nr. 18. Art. 128.

54. Gesetz der Ukraine "Über operative Ermittlungstätigkeit" (Mitteilungen der Obersten Rada der Ukraine (WVR), 1992, Nr. 22, Art. 303).

55. Gesetz der Ukraine "Über die organisatorisch-rechtlichen Grundlagen der Bekämpfung der organisierten Kriminalität" (Mitteilungen der Obersten Rada der Ukraine (WVR), 1993, Nr. 35, Art. 358).

56. Gesetz der Ukraine "Über die Grundlagen der staatlichen Aufsicht (Kontrolle) im Bereich der wirtschaftlichen Tätigkeit". (Mitteilungen der Obersten Rada der Ukraine (WVR), 2007, Nr. 29, Art. 389).

57. Gesetz der Ukraine "Über den Verkehr" vom 10. November 1994, Nr. 232/94-VR // Mitteilungen der VRU. 1994. Nr. 51. Art. 446.

58. Zamnius V., Kovryzhenko D., Kotlyar D. et al. Wählerkompass: Handbuch. Kiew: Millennium, 2002. 308 S.

59. Bericht des Leiters der Staatlichen Luftfahrtbehörde der Ukraine für das Jahr 2019. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit_2019/zvit-2019-avia.pdf.

60. Zima O. T. Verwaltungshaftung juristischer Personen: Autorref. Diss... Kand. der Rechtswiss.: 12.00.07. Charkiw, 2001. 19 S.

61. Außenluftfahrtpolitik – Gemeinsamer Luftfahrtbereich mit den EU-Nachbarn. URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international-aviation/external-aviation-policy/external-aviation-policy-common-aviation_en.

62. Anweisung zur Organisation und Durchführung der Sicherheitskontrolle an Flughäfen der Ukraine, genehmigt durch den Erlass der

Staatlichen Dienststelle der Ukraine für die Überwachung der Flugsicherheit vom 28.09.2004 Nr. 81. URL: <http://www.rada.gov.ua>.

63. Kalyuzhny R. A., Shapenko L. O., Organisatorisch-rechtliche Grundlagen der Sicherstellung der Sicherheit von Luftfahrttransporten. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/286629164.pdf>.

64. Kachur M. O. Integration der Ukraine in den gemeinsamen Luftfahrtbereich der EU und Entwicklung des Wettbewerbs auf dem Luftfahrtmarkt. Wissenschaftlicher Kurier der Nationalen Universität Uschhorod. Serie "Internationale Wirtschaftsbeziehungen und Weltwirtschaft", S. 36.

65. Kyrylyuk N. Verwaltungsrechtliche Verantwortung von Subjekten der Luftfahrttätigkeit - juristischen Personen. http://www.law.stateandregions.zp.ua/archive/4-2_2020/15.pdf.

66. Kyrylyuk N. Verwaltungsrechtliche Regelung der Zivilluftfahrt in der Ukraine. https://www.cuspu.edu.ua/images/nauk_zapiski/pravo/6_spec_II_2019/55-60.pdf.

67. Kyrylyuk N. Verwaltungsrechtlicher Status der Behörde für die staatliche Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine. http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2021/3_2021/15.pdf.

68. Kisil Z. R., Kisil R. V. Verwaltungsrecht: Studienleitfaden. 3. Auflage. Kiew: Alerta; TSUL, 2011. 696 S.

69. Kovaliv M. V., Yesimov S. S., Nazar Yu. S., Havryltsiv M. T., Lukyanova H. Yu., Hodyak A. I., Blikhar M. M. Gerichtliche und Strafverfolgungsbehörden: Studienleitfaden. Lwiw: Lwiwer Staatliche Universität für Innere Angelegenheiten, 2016. 388 S.

70. Kodex der Ukraine über Verwaltungsstraftaten vom 07.12.1984 Nr. 8073-X // Mitteilungen der Obersten Rada der URSR. 1984. Beilage zu Nr. 51. Art. 1122.

71. Kodex der URSR über Verwaltungsstraftaten vom 7. Dezember 1984 Nr. 8073-X // Mitteilungen der Obersten Rada der URSR. 1984. Beilage zu Nr. 52. Art. 1122.

72. Kolodiy A. M. Prinzipien des Rechts der Ukraine: Monografie. Kiew: Yurinkom, 1998. 208 S.
73. Kolpakov V. K. Verwaltungshaftung (Verwaltungsdeliktrecht): Studienleitfaden. Kiew: Yurinkom Inter, 2008. 256 S.
74. Kolpakov V. K. Verwaltungsdeliktrechtlicher Phänomen: Monografie. Kiew: Yurinkom Inter, 2004. 528 S.
75. Kolpakov V. K., Kuzmenko O. V. Verwaltungsrecht der Ukraine: Lehrbuch. Kiew: Yurinkom Inter, 2003. 544 S.
76. Kolpakov V. K. Verwaltungsrecht der Ukraine: Lehrbuch. Kiew: Yurinkom Inter, 1999. 736 S.
77. Kolpakov V. K. Verwaltungsrechtlicher Status der zuständigen Behörde im Bereich der Zivilluftfahrt // Transportrecht im 21. Jahrhundert: III. Internat. wiss. Konf., 21. Februar, 2013.: Thesen der Berichte. Kiew, 2013. S. 157–159.
78. Konvention über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2004. Nr. 40. S. 2667.
79. Konstantiy O. V. Quellen des Verwaltungsrechts der Ukraine: Autorref. Diss. ... Kand. der Rechtswiss.: 12.00.07. Charkiw, 2000. 15 S.
80. Verfassung der Ukraine: angenommen in der fünften Sitzung der Obersten Rada der Ukraine am 28. Juni 1996 // Mitteilungen der Obersten Rada der Ukraine. 1996. Nr. 30. S. 141.
81. Kosse D. D. Rechtsregime und Mechanismus der rechtlichen Regelung: Merkmale und Verhältnis. URL: <http://radnuk.info/statti/249-tioriuagov/3468-2010-01-20-23-17-44.html>.
82. Kosse I., Kulchytska K. Luftfahrtvektor der Östlichen Partnerschaft: Bewertung des Fortschritts der Ukraine, Moldawiens und Georgiens bei der Annäherung an das Luftfahrtgesetz der EU. URL: https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2017/12/print_zvit_The-Eastern-Partnership-Air-Transport-Vector_EWB.pdf.

83. Kostriukov S. V. Lehr- und methodische Unterstützung der Disziplin "Transportrecht" / Red.: S. V. Kostriukov; Ministerium für Bildung und Wissenschaft der Ukraine; Nationale Bergbau-Univ. Dnipro: NGU, 2014. 200 S.

84. Strafgesetzbuch der Ukraine // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2001. Nr. 21. S. 920.

85. Ksantaki X. Das Problem der Qualität der Gesetzgebung der Europäischen Union: Was wird tatsächlich falsch gemacht? // Bulletin des Justizministeriums der Ukraine. 2004. Nr. 12. S. 63–76.

86. Latysheva O. V. Instrumente der ökologisch-ökonomischen Regulierung der Luftfahrtbranche [Elektronische Ressource] / O. V. Latysheva // Wirtschaftsforum. - 2014. - Nr. 3. - S. 22-25. - Zugriffsmodus: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecfor_2014_3_6.

87. Levkun T. V. Verwaltungsrecht der Ukraine: Fernstudienkurs für Studierende. URL: <https://apu2020.blogspot.com/>.

88. Lepish N. Ya. Rechtsauslegungsakte: Fragen der Theorie und Praxis: Monographie. Lwiw: Spolom, 2018. 250 S. URL: http://nbuviap.gov.ua/images/nak_mon_partneriv/Akty%20tlumachennia%20norm%20prava%20pytannia%20teorii%20ta%20praktyky.pdf.

89. Lukyanets D. M. Institut der Verwaltungshaftung: Entwicklungsprobleme: Monographie. Kiew: Institut für Staat und Recht der V. M. Koretskyi NAN der Ukraine, 2001. 220 S.

90. Luchenko D. V. Kontrollverfahren: Diss. ... Kand. der Rechtswiss.: Spez. 12.00.07 / Nationale Juristische Akademie namens Yaroslav der Weise. Charkiw, 2003. 180 S.

91. Malynovsky V. Ya. Wörterbuch der Begriffe und Konzepte im Staatsmanagement; Zentrum zur Förderung der institutionellen Entwicklung des öffentlichen Dienstes. Kiew: Verlag MAUP, 2005. 255 S.

92. Malynovsky V. Ya. Staatsmanagement: Studienleitfaden. Kiew: Atika, 2009. 608 S.

93. Malyarchuk N. V., Khomyachenko S. I. Zivilluftfahrt der Ukraine: Probleme der staatlichen Regulierung. URL: http://irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Npnau_2015_2_4.pdf.
94. Marintseva K. V. Klassifizierung der Methoden der staatlichen Regulierung internationaler Luftfahrttransporte // Sammlung wissenschaftlicher Arbeiten DETUT. Serie "Wirtschaft und Management". 2011. Ausg. 17. S. 230–236.
95. Melnyk M. I., Khavronyuk M. I. Strafverfolgungsbehörden und strafverfolgende Aktivitäten: Studienleitfaden. Kiew: Atika, 2002. 576 S.
96. Methoden der staatlichen Verwaltung der Sicherheit der Zivilluftfahrt in der Ukraine. URL: https://studopedia.su/8_55115_metodi-derzhavnogo-upravlinnya-bezpekoyu-tsivilnoi-aviatsii-v-ukraini.html.
97. Interinstitutionelle Vereinbarung über gemeinsame Leitlinien zur Qualität der Gesetzgebung in der Europäischen Union vom 22. Dezember 1998 // OJ. 17. März 1999. Nr. C 73. S. 1–4.
98. Milashevich A. V. Probleme der Prävention von Verwaltungsstraftaten im Verkehr: Diss. für den wiss. Grad. Kand. der Rechtswiss. 12.00.07 / Staatssteuerbehörde der Ukraine, Akad. der Staatl. Steuerdienst. Irpin, 2001. 212 S.
99. Ministerium für Infrastruktur der Ukraine. Allgemeine Informationen über die Branche. URL: [<https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-aviatransport.html>].
100. Moskalenko S. I. Organisatorische und rechtliche Grundlagen der Regulierung von Beziehungen im Bereich der Zivilluftfahrt in der Ukraine: Verwaltungsrechtliche Theorie und Praxis: Diss. ... Dr. jur. Wiss.: 12.00.07 / Privatgesellschaft "Universität für Interregion. Akad. des Personalmanagements". Kiew, 2018. 412 S.

101. Moskalenko S. I., Yermolenko-Knyazeva L. S., Arapov O. S. Klassifizierung der Prinzipien der staatlichen Kontrolle der Zivilluftfahrt. URL: https://revolution.allbest.ru/law/01223896_0.html.

102. Nazarova I. V. Prinzip der Redlichkeit im Recht: Diss. Kand. der Rechtswiss. 12.00.01. Kiew, 2020. 328 S. URL: http://idpnan.org.ua/files/2020/nazarova-i.v.-printsip-dobrosovisnosti-v-pravi_d.docx.

103. Erlass des Staatlichen Luftfahrtamtes der Ukraine zur Genehmigung der Luftfahrtvorschriften der Ukraine, Teil 47 "Regeln für die Registrierung ziviler Luftfahrzeuge in der Ukraine" vom 05.02.2019 Nr. 153. Über die Genehmigung der Luftfahrtvorschriften. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0240-19#n11>.

104. Erlass der Staatlichen Dienststelle der Ukraine für die Überwachung der Flugsicherheit zur Genehmigung der Regeln für die Registrierung ziviler Flugplätze der Ukraine vom 25.10.2005 N 795 (mit Änderungen gemäß dem Erlass des Ministeriums für Infrastruktur N 343 (z1108-11) vom 05.09.2011). Über die Genehmigung der Regeln der Registrierung. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1356-05#Text>.

105. Erlass des Ministeriums für Infrastruktur "Über die Genehmigung des Verfahrens zur Abstimmung des Standorts und der Höhe von Objekten auf Flughafengebieten und Objekten, deren Tätigkeit die Flugsicherheit und den Betrieb der Funktechnischen Geräte der Zivilluftfahrt beeinflussen kann" vom 30.11.2012 Nr. 721. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2147-12#Text>.

106. Erlass des Ministeriums für Verkehr der Ukraine "Über die Genehmigung der Regeln für Flüge von Luftfahrzeugen und die Bedienung des Luftverkehrs im klassifizierten Luftraum der Ukraine" vom 16.04.2003 N 293. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0346-03#Text>.

107. Erlass des Ministeriums für Verkehr der Ukraine N 446 vom 16.07.2001 "Über die Umsetzung der Entscheidung des Kollegiums vom 09.07.2001 Nr. 35 "Über Perspektiven und Hauptstrategische Richtungen der

Entwicklung der Zivilluftfahrt der Ukraine" vom 16.07.2001 Nr. 446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0446361-01#Text>.

108. Erlass des Ministeriums für Verkehr und Kommunikation "Über die Genehmigung der Regeln für die Zertifizierung von Betreibern, die zivile Luftfahrzeuge (Flugzeuge) für kommerzielle Transportdienstleistungen gemäß den Anforderungen von OPS 1 betreiben" vom 05.07.2010 N 430. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0558-10#Text>.

109. Nationales Büro für die Untersuchung von Flugereignissen und Vorfällen mit zivilen Luftfahrzeugen. Aufgaben und Ziele. URL: <http://nbaai.gov.ua/zavdannya-ta-czili/>.

110. Nurullaev Ilkin Sadagat Ogly. Internationale Rechtskooperation im Kampf gegen die Kriminalität (aktuelle Besonderheiten und Hauptentwicklungstrends): Autorref. Diss. ... Dr. jur. Wiss.: 12.00.11. Charkiw, 2021. 44 S.

111. Obolonskiy V. A. Probleme der allgemeinen Theorie des sozialistischen Staatsmanagements. Moskau, 1981. S. 57.

112. Olender I. Ya. Rechtliche Regelung der Erfüllung der Steuerpflicht im Modus der Vermeidung der Doppelbesteuerung: Autorref. Diss. ... Dr. jur. Wiss.: 12.00.07. Saporischschja, 2020. 32 S.

113. Grundlagen der Verkehrswirtschaft: Lehrbuch / V. I. Shchelkunov, Yu. F. Kulaev, L. G. Zayonchik et al. Kiew: Kondor, 2011. 392 S.

114. Offizielle Website des Verfassungsgerichts der Ukraine. URL: <https://ccu.gov.ua/storinka-knygy/5-organizaciya-derzhavnoyi-vlady>.

115. Offizielle Website des Rechnungshofes der Ukraine. URL: <http://www.ac-rada.gov.ua/control/main/uk/publish/article/-16744875>.

116. Parhomenko N. M. Quellen des Rechts: Probleme der Theorie und Methodologie: Monographie. Kiew: LLC "Verlag "Juristische Gedanken", 2008. 336 S.

117. Pereverzeva S. A. Mechanismus zur Regulierung der kommerziellen Tätigkeit von Fluggesellschaften der Ukraine: Diss. ... Kand. der Wirtschaftswiss.: 08.07.04 / Nationale Luftfahrt-Univ. Kiew, 2003. 207 S.

118. Petrov Ye. V. Verwaltungs- und Wirtschaftsrecht als Unterbereich des Verwaltungsrechts der Ukraine: Diss. ... Dr. jur. Wiss.: 12.00.07 / Charkiwer Nationaluniversität für innere Angelegenheiten. Kiew, 2012. 417 S.

119. Piddubna M. V. Implementierung der Normen des internationalen Strafrechts über Kriegsverbrechen in das Strafgesetzbuch der Ukraine: Diss. ... Kand. der Rechtswiss.: 12.00.08 / Institut für Staat und Recht V. M. Koretsky. Kiew, 2020. 260 S.

120. Aktionsplan zur organisatorischen Unterstützung der Umsetzung des staatlichen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/360-2004-%D1%80#Text>.

121. Luftrecht der Ukraine: Lehrbuch für Studierende der juristischen Fakultäten von Hochschulen / unter der Gesamtleitung von V. V. Kostytsky. Kiew, 2007. 550 S.

122. Luftfahrtgesetz der Ukraine vom 19. Mai 2011 Nr. 3393-VI // Mitteilungen der Obersten Rada der Ukraine. 2011. Nr. 48-49. S. 536.

123. Pohrebnytsky M. L. Staatliche Regulierung des Marktes für Verkehrsdienstleistungen: Autorref. Diss. Kand. der Staatswiss.: 25.00.02 / Humanit. Univ. "Zaporizhzhia Inst. für Staats- und Kommunalverwaltung". Zaporizhzhia, 2007. 20 S.

124. Verordnung des Ministerkabinetts über die Staatliche Luftfahrtverwaltung der Ukraine vom 08.06.1998 Nr. 815. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/815-98-%D0%BF#Text>.

125. Verordnung über das Ministerium für innere Angelegenheiten der Ukraine: Erlass des Präsidenten der Ukraine vom 17. Oktober 2000 Nr. 1138/2000 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2000. Nr. 42. 3. November. S. 234.

126. Populäre juristische Enzyklopädie / unter der Redaktion von I. S. Chyzh. Kiew: Yurinkom Inter, 2003. 527 S.

127. Populäre juristische Enzyklopädie / Autorenkollektiv V. K. Hizhevsky, V. V. Holovchenko, V. S. Kovalsky (Leiter) et al. Kiew: Yurinkom Inter, 2002. 528 S.

128. Beschluss des Ministerkabinetts der Ukraine "Über die Genehmigung der Verordnung über das Ministerium für Verkehr und Kommunikation der Ukraine" vom 06.06.2006 Nr. 789. Der Beschluss ist außer Kraft getreten aufgrund des Beschlusses des KM Nr. 564 (564-2011-p) vom 01.06.2011. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/789-2006-%D0%BF#Text>.

129. Beschluss des Ministerkabinetts der Ukraine "Über die Genehmigung der Verordnung über die Nutzung des Luftraums der Ukraine" vom 29.03.2002 Nr. 401 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2002. Nr. 14. S. 727.

130. Beschluss des KMU über die Gründung des Nationalen Büros für die Untersuchung von Flugereignissen und Vorfällen mit zivilen Luftfahrzeugen vom 21. März 2012 Nr. 228. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/KP120228?an=1>.

131. Regeln für die medizinische Zertifizierung von Luftfahrtpersonal, ausgenommen Flugbesatzungen. URL: <https://nadoest.com/pravila-medichnoyi-sertifikaciyi-aviacijnogo-personalu-krim-ch>.

132. Plakhotnyuk, N.V. (2018). Internationale Zusammenarbeit der Ukraine im Bereich der Flugsicherheit. Vergleichend-analytisches Recht Nr. 4, 482-485.

133. Rechtliche Grundlagen der Organisation des Luftverkehrs. Rechtliche Sicherstellung der Sicherheit der Zivilluftfahrt. URL: https://studopedia.su/8_55107_ponyattya-bezpeki-tsilvilnoi-aviatsii-ta-ii-skladovi.html.

134. Über die Änderung und Aufhebung einiger Erlasse des Präsidenten der Ukraine im Bereich der Flugsicherheit: Erlass des Präsidenten der Ukraine vom 9. Juni 2006 Nr. 510/2006 // Regierungskurier. 2006. Nr. 110.

135. Über das staatliche Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt: Gesetz der Ukraine vom 20. Februar 2003 Nr. 545-IV // Mitteilungen der Obersten Rada (VVR) der Ukraine. 2003. Nr. 17. S. 140.

136. Über die Gewährleistung der Flugsicherheit, die Verschärfung der Kontrolle und die Beschränkung der Flüge ukrainischer Luftfahrzeuge in Ländern mit instabiler Lage: Erlass des Staatlichen Dienstes der Ukraine für die Überwachung der Flugsicherheit vom 23.02.2006 Nr. 143, registriert im Justizministerium der Ukraine am 26. April 2006 Nr. 482/12356 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2006. Nr. 17. S. 1304.

137. Über das Nationale Programm zur Anpassung der Gesetzgebung der Ukraine an die Gesetzgebung der Europäischen Union: Gesetz der Ukraine vom 18.03.2004 Nr. 1629-IV. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1629-96%EF>.

138. Über die Anwendung der Gemeinsamen Luftfahrtanforderungen JAR-FCL 1, 2, 3, 4 "Ausstellung von Bescheinigungen an Flugbesatzungen" in der Zivilluftfahrt der Ukraine: Erlass des Staatlichen Dienstes der Ukraine für die Überwachung der Flugsicherheit vom 27.03.2006 Nr. 223, registriert im Justizministerium der Ukraine am 12. April 2006 Nr. 426/12300 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2006. Nr. 16. S. 1219.

139. Über die Anwendung der Gemeinsamen Luftfahrtanforderungen JAR-21 in der Zivilluftfahrt der Ukraine: Erlass des Staatlichen Dienstes der Ukraine für die Überwachung der Flugsicherheit vom 15.02.2006 Nr. 119, registriert im Justizministerium der Ukraine am 1. März 2006 Nr. 214/12088 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2006. Nr. 9. S. 578.

140. Über die Anwendung der Gemeinsamen Luftfahrtanforderungen JAR-OPS 1 "Kommerzielle Luftfahrttransporte" (Flugzeuge) in der Zivilluftfahrt der Ukraine: Erlass des Staatlichen Dienstes der Ukraine für die Überwachung der Flugsicherheit vom 21. Februar 2006 Nr. 137. Registriert im Justizministerium der Ukraine am 7. März 2006 unter Nr. 245/12119. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0245-06#Text>.

141. Über die Anwendung der Gemeinsamen Luftfahrtanforderungen JAR-145 – "Genehmigte Wartungsorganisationen" in der Zivilluftfahrt der Ukraine: Erlass des Staatlichen Dienstes der Ukraine für die Überwachung der

Flugsicherheit vom 16.11.2004 Nr. 179. URL:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1489-04#Text>.

142. Über die Anwendung der Gemeinsamen Luftfahrtanforderungen JAR-66 – "Zertifizierungspersonal für die Wartung" in der Zivilluftfahrt der Ukraine: Erlass des Staatlichen Dienstes der Ukraine für die Überwachung der Flugsicherheit vom 15.11.2004 Nr. 176. URL:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1488-04#Text>.

143. Über die Anwendung der Gemeinsamen Luftfahrtanforderungen JAR-147 – "Genehmigte Ausbildung/Prüfung in Wartung" in der Zivilluftfahrt der Ukraine: Erlass des Staatlichen Dienstes der Ukraine für die Überwachung der Flugsicherheit vom 13.09.2004 Nr. 38. URL:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1218-04#Text>.

144. Über die Genehmigung des Aktionsplans zur Vorbereitung auf die Einführung des gemeinsamen Luftverkehrsraums der Ukraine mit der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten. Anordnung des Ministerkabinetts der Ukraine vom 8. Februar 2017 Nr. 88-r. URL:
http://zakon2.rada.gov.ua/laws/card/995_594.

145. Über die Genehmigung der Verordnung über den Staatlichen Dienst der Ukraine für die Überwachung der Flugsicherheit: Beschluss des Ministerkabinetts der Ukraine vom 23. Mai 2006 Nr. 709 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2006. Nr. 21. S. 1560.

146. Über die Genehmigung der Verordnung über das Ministerium für Verkehr und Kommunikation der Ukraine: Beschluss des Ministerkabinetts der Ukraine vom 6. Juni 2006 Nr. 789 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2006. Nr. 23. S. 1716.

147. Über die Genehmigung der Verordnung über die Flugsicherheitsüberwachung bei der Organisation des Luftverkehrs: Erlass des Staatlichen Dienstes der Ukraine für die Überwachung der Flugsicherheit vom 05.12.2005 Nr. 917. // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2005. Nr. 52. S. 3377.

148. Über die Genehmigung der Verordnung über den Luftfahrtsicherheitsdienst des Luftfahrtunternehmens: Erlass des Staatlichen Dienstes der Ukraine für die Überwachung der Flugsicherheit vom 15.03.2005 Nr. 188. // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2005. Nr. 27. S. 1588.

149. Über die Genehmigung der Regeln für die Untersuchung von Flugereignissen und Vorfällen mit zivilen Luftfahrzeugen in der Ukraine: Erlass des Staatlichen Dienstes der Ukraine für die Überwachung der Flugsicherheit vom 13.12.2005 Nr. 943 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2006. Nr. 1-2. S. 73.

150. Über die Genehmigung der Regeln für die Zertifizierung von Luftfahrtgeräten (Abschnitte A, B, C, D, E Teil 21 der Luftfahrtvorschriften der Ukraine "Verfahren zur Zertifizierung von Luftfahrtgeräten"): Erlass des Ministeriums für Verkehr der Ukraine Nr. 611 vom 03.11.2000 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2001. Nr. 1. S.

151. Über die Genehmigung der Strategie zur Integration der Ukraine in die Europäische Union: Erlass des Präsidenten der Ukraine vom 11.06.1998 Nr. 615/98 // Politik und Zeit. 2000. Nr. 3–4. S. 40–52.

152. Über die Genehmigung der Vorläufigen Regeln für die Kontrolle zur Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt: Beschluss des Ministerkabinetts der Ukraine vom 02.08.95 // Regierungskurier, 1995, 21. August.

153. Über die Konzeption des nationalen Programms zur Anpassung der Gesetzgebung der Ukraine an die Gesetzgebung der Europäischen Union: Gesetz der Ukraine vom 21. November 2002 Nr. 228-IV // Regierungskurier: Orientierung. 18. Dezember. 2002. Nr. 236.

154. Über die Lizenzierung von Wirtschaftstätigkeiten. Verkhovna Rada der Ukraine; Gesetz der Ukraine Nr. 222-VIII vom 02.03.2015. 2015. Nr. 23. S. 158.

155. Über die internationalen Verträge der Ukraine. Gesetz der Ukraine vom 29. Juni 2004 Nr. 1906-IV // Mitteilungen der Obersten Rada (VVR) der Ukraine. 2004. Nr. 50. S. 540.

156. Über die Grundlagen der nationalen Sicherheit der Ukraine: Gesetz der Ukraine vom 19. Juni 2003 Nr. 964-IV // Mitteilungen der Obersten Rada (VVR) der Ukraine. 2003. Nr. 39. S. 351.

157. Über den Nationalen Sicherheits- und Verteidigungsrat der Ukraine: Gesetz der Ukraine vom 5. März 1998 Nr. 183/98-VR // Mitteilungen der Obersten Rada (VVR). 1998. Nr. 35. S. 237.

158. Über die Ratifizierung des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens zwischen der Ukraine und den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten: Gesetz der Ukraine vom 10.11.94 Nr. 237/94-VR // Mitteilungen der Obersten Rada. 1994. Nr. 46. S. 415.

159. Über die Entscheidung des Nationalen Sicherheits- und Verteidigungsrates der Ukraine: Erlass des Präsidenten der Ukraine vom 21. November 1996. Über dringende Maßnahmen zur Ordnung der staatlichen Regulierung der Luftfahrttätigkeit in der Ukraine: Erlass des Präsidenten der Ukraine vom 23. November 1996 Nr. 1120/96 // Regierungskurier. 1996. 23. November.

160. Über schwerwiegende Mängel in der Arbeit und dringende Maßnahmen zur Verbesserung der Tätigkeit der Zivilluftfahrtbehörde: Beschluss des Ministerkabinetts der Ukraine vom 28. Dezember 1996 Nr. 1587 // Einheitliches staatliches Register der normativen Rechtsakte Nr. 19/1997.

161. Über die Genehmigung der Regeln für die Untersuchung von Flugereignissen und Vorfällen mit zivilen Luftfahrzeugen in der Ukraine: Erlass des Staatlichen Dienstes der Ukraine für die Überwachung der Flugsicherheit vom 13.12.2005 Nr. 943 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2006. Nr. 1-2. S. 73.

162. Über die Genehmigung der Regeln für die Zertifizierung von Luftfahrtgerätetypen (Abschnitte A, B, C, D, E Teil 21 der Luftfahrtvorschriften der Ukraine "Zertifizierungsverfahren für Luftfahrtgeräte"): Erlass des Ministeriums für Verkehr der Ukraine Nr. 611 vom 03.11.2000 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2001. Nr. 1. S. 40.

163. Über die Genehmigung der Strategie zur Integration der Ukraine in die Europäische Union: Erlass des Präsidenten der Ukraine vom 11.06.1998 Nr. 615/98 // Politik und Zeit. 2000. Nr. 3–4. S. 40–52.

164. Über die Genehmigung der Vorläufigen Regeln zur Kontrolle zur Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt: Beschluss des Ministerkabinetts der Ukraine vom 02.08.95 // Regierungskurier, 1995, 21. August.

165. Über die Konzeption des nationalen Programms zur Anpassung der Gesetzgebung der Ukraine an die Gesetzgebung der Europäischen Union: Gesetz der Ukraine vom 21. November 2002 Nr. 228-IV // Regierungskurier: Orientierung. 18. Dezember. 2002. Nr. 236.

166. Über die Lizenzierung von Wirtschaftstätigkeiten. Verkhovna Rada der Ukraine; Gesetz der Ukraine Nr. 222-VIII vom 02.03.2015. 2015. Nr. 23. S. 158.

167. Über die internationalen Verträge der Ukraine. Gesetz der Ukraine vom 29. Juni 2004 Nr. 1906-IV // Mitteilungen der Obersten Rada (VVR) der Ukraine. 2004. Nr. 50. S. 540.

168. Über die Grundlagen der nationalen Sicherheit der Ukraine: Gesetz der Ukraine vom 19. Juni 2003 Nr. 964-IV // Mitteilungen der Obersten Rada (VVR) der Ukraine. 2003. Nr. 39. S. 351.

169. Über den Nationalen Sicherheits- und Verteidigungsrat der Ukraine: Gesetz der Ukraine vom 5. März 1998 Nr. 183/98-VR // Mitteilungen der Obersten Rada (VVR). 1998. Nr. 35. S. 237.

170. Über die Ratifizierung des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens zwischen der Ukraine und den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten: Gesetz der Ukraine vom 10.11.94 Nr. 237/94-VR // Mitteilungen der Obersten Rada. 1994. Nr. 46. S. 415.

171. Über die Entscheidung des Nationalen Sicherheits- und Verteidigungsrates der Ukraine: Erlass des Präsidenten der Ukraine vom 21. November 1996. Über dringende Maßnahmen zur Ordnung der staatlichen Regulierung der Luftfahrttätigkeit in der Ukraine: Erlass des Präsidenten der

Ukraine vom 23. November 1996 Nr. 1120/96 // Regierungskurier. 1996. 23. November.

172. Über schwerwiegende Mängel in der Arbeit und dringende Maßnahmen zur Verbesserung der Tätigkeit der Zivilluftfahrtbehörde: Beschluss des Ministerkabinetts der Ukraine vom 28. Dezember 1996 Nr. 1587 // Einheitliches staatliches Register der normativen Rechtsakte Nr. 19/1997.

173. Anordnung des Ministerkabinetts der Ukraine "Über die Genehmigung der Konzeption zur Entwicklung des Systems zur Regulierung der Luftfahrttätigkeit im Bereich der Schaffung und Nutzung von Kleinflugzeugen" vom 14. April 2004 Nr. 234-p. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/234-2004-%D1%80#Text>.

174. Rodionov P. Yu. Analyse der Tätigkeit der Zivilluftfahrt der Ukraine nach der Methode von M. Porter / P. Yu. Rodionov // Wissenschaftliche Aufzeichnungen der Nationalen Universität "Ostrozka Akademie". Serie "Wirtschaft": Sammlung wissenschaftlicher Arbeiten / Red. Kollektiv: I. D. Pasichnik, O. I. Dem'ianchuk. - Ostrog: Verlag der Nationalen Universität "Ostrozka Akademie", 2013. - Ausgabe 24. - S. 49–53.

175. Romovska Z. Ukrainisches Zivilrecht. Allgemeiner Teil. Akademischer Kurs: Lehrbuch. Kiew: Atika, 2005. 560 S.

176. Savarin L. A. Versicherung "KASKO" von Luftfahrzeugen in der Ukraine [Elektronische Ressource] – Zugriffsmodus: <http://libfor.com/index.php?newsid=46>.

177. Sysenko N. Der neue Luftfahrtkode: Warum braucht die Ukraine ihn? URL: <http://www.ier.com.ua/ua/publications/comments/?pid=2381>.

178. System der Strafverfolgungsbehörden der Ukraine: Lehr- und Methodikhandbuch / I. V. Opryshko, L. A. Sydoruk. Kiew: KNEU, 2002. <https://refdb.ru/look/1745680-pall.html>.

179. Skakun O. F. Theorie des Staates und des Rechts: Lehrbuch; Übers. aus dem Russischen. Charkiw: Consum, 2001. 656 S.

180. Solovey N. V. Bildung des Mechanismus der Interaktion der Parteien bei der Versicherung des Luftfahrttransports: Autorref. Diss. zur Erlangung des wissenschaftlichen Grades Kand. der Wirtschaftswiss. Spez. 08.00.04 / N. V. Solovey. - Nationaler Luftfahrtuniversität. - Kiew, 2007. - 19 S.

181. Sopilko I. M., Bezzubov D. O. Organisatorisch-rechtliche Grundlagen der Untersuchung von Flugkatastrophen // Juristischer Kurier. Luft- und Raumfahrtrecht. 2018. Nr. 1. S. 30–35.

182. Gemeinsame Erklärung zur Umsetzung der Arbeitsvereinbarungen zwischen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und der Staatlichen Luftfahrtverwaltung. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/994_a43.

183. Status des Übereinkommens über die Kennzeichnung plastischer Sprengstoffe zum Zwecke ihrer Entdeckung. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_010.

184. Tanklevska N.S., Cherniavska T.A. Aktuelle Probleme der Entwicklung des Verkehrssektors der Ukraine. Buchhaltung und Finanzen der Agrarwirtschaft: Bildungsportal. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoruukraini.html>.

185. Tkachuk A. Gesetzgebungstechnik: Praktischer Leitfaden. Wie man Gesetzesentwürfe vorbereitet. Kiew: Institut für Zivilgesellschaft, 2004. 184 S.

186. Transport / Staatliches Statistikkomitee. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

187. Transportrecht: Lehr- und Methodikhandbuch / S. V. Seleznyov, L. V. Yerofeyenko, Yu. M. Neshcheretny; Charkiwer Nationaluniversität für Straßen- und Automobilwesen. Charkiw: KhNADU, 2007. 263 S.

188. Transportrecht der Ukraine: Lehrbuch / E. F. Demsky, V. K. Izhevsky et al.; unter der allgemeinen Redaktion von V. K. Izhevsky, E. F. Demsky. Kiew: Atika, 2008. 292 S.

189. Transportrecht der Ukraine: Lehrbuch / M. L. Shelukhin, O. I. Antonyuk, V. O. Vyshnivetska et al.; unter der Redaktion von M. L. Shelukhin;

Ministerium für Bildung und Wissenschaft der Ukraine. Kiew: In Yure, 2008. 893 S.

190. Transportrecht: Lehrbuch / M. V. Hayevets, I. V. Horislavska, Yu. S. Kanarik, L. O. Pankova, N. A. Polino, O. P. Svitlichny. Kiew: CP Komprint, 2015. 368 S.

191. Assoziierungsabkommen zwischen der Ukraine und der Europäischen Union, der Europäischen Atomgemeinschaft und deren Mitgliedstaaten. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011.

192. Abkommen zwischen der Ukraine und der EU. URL: <https://mydocx.ru/4-71994.html>.

193. Erlass des Präsidenten der Ukraine "Über die Verbesserung des Managements des Verkehrskomplexes der Ukraine" vom 11.09.95 Nr. 826/95. URL: <http://parusconsultant.com/?doc=00ATBF2A38&abz=0RM4M>

194. Erlass des Präsidenten der Ukraine "Über Maßnahmen zur Ordnung der staatlichen Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine" vom 11.06.97 Nr. 531/97. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/531/97#Text>.

195. Erlass des Präsidenten der Ukraine "Über die Genehmigung der Verordnung über den Staatlichen Luftfahrtverwaltungsdienst der Ukraine" vom 06.04.2011 Nr. 398/2011 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2011. Nr. 29. S. 1233.

196. Erlass des Präsidenten der Ukraine "Über die Genehmigung der Verordnung über das Ministerium für Infrastruktur der Ukraine" vom 12.05.2011 Nr.581/2011 // Amtlicher Anzeiger der Ukraine. 2011. Nr. 37. S. 1513.

197. Erlass des Präsidenten der Ukraine "Über die Genehmigung des Abkommens zwischen der Ukraine und der Europäischen Gemeinschaft über bestimmte Aspekte der Luftverkehrsdienste" vom 21.09.2006 Nr.774/2006. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/U774_06.html.

198. Erlass des Präsidenten der Ukraine "Über die Optimierung des Systems der zentralen Exekutivorgane" vom 09.12.2010 Nr. 1085/2010. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085/2010#Text>.

199. Erlass des Präsidenten der Ukraine Über den staatlichen Dienst der Ukraine zur Überwachung der Flugsicherheit vom 15.07.2004 Nr. 803/2004. Amtlicher Anzeiger der Ukraine, 2004, Nr. 28, S. 1869.

200. Erlass des Präsidenten der Ukraine über Änderungen in der Struktur der zentralen Exekutivorgane. Vom 15.12.1999 Nr. 1573/99. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1573/99#Text>.

201. Erlass des Präsidenten der Ukraine über das System der zentralen Exekutivorgane. Vom 15.12.1999 Nr. 1572/99. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1572/99#Text>.

202. Falatyuk O. S. Begriff und Wesen des administrativ-rechtlichen Mechanismus zur Regulierung von Beziehungen im Bereich des Gütertransports mit Kraftfahrzeugen. URL: <http://vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc7/30.pdf>.

203. Filippov A. V. Administrativ-rechtliche Sicherstellung der Sicherheit der Zivilluftfahrt in der Ukraine: Diss. Kand. der Rechtswiss.: 12.00.07. Kiew, 2010. 246 S.

204. Formen der staatlichen Verwaltung der Sicherheit der Zivilluftfahrt in der Ukraine. URL: https://studopedia.su/8_55114_formi-derzhavnogo-upravlinnya-bezpekoyu-tsivilnoi-aviatsii-v-ukraini.html.

205. Kharchenko V. P., Luppó O. Ye., Kolotusha V. P. Prinzipien der Organisation des Luftraums: Lehrbuch. Kiew: NAU, 2006. S. 9–20.

206. Shatilo O. A. Zusammenfassung der Vorlesungen zum Fach "Öffentliche Verwaltung" (für Studierende der Fachrichtungen "Management von Organisationen und Verwaltung" und "Management der Außenwirtschaftstätigkeit"); Staatliche Technologische Universität Schytomyr. Schytomyr: Lehrstuhl für Management von Organisationen und Verwaltung der ZDTU, 2014. 51 S.

207. Shostak L. G. Anwendung bestimmter Maßnahmen des administrativen Zwangs im Bereich der Zivilluftfahrt // Sammlung wissenschaftlicher Arbeiten der Internationalen Wissenschaftlichen Konferenz von

Studierenden und jungen Wissenschaftlern "Flug 2003". Kiew, 2003. Ausg. Nr. 3. S. 800–803.

208. Über staatliche Unterstützung der Luftfahrtindustrie der Ukraine. Elektronische Petitionen. Offizielle Internetvertretung des Präsidenten der Ukraine. URL: <https://petition.president.gov.ua/petition/913549>.

209. Über die zukünftigen Richtungen der Zusammenarbeit der Ukraine mit den Ländern der EU bei der Realisierung des Potenzials des Verkehrssystems der Ukraine. Analytischer Bericht. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/579/>.

210. Über die Unterstützung der Luftfahrtindustrie der Ukraine. Elektronische Petitionen. Kabinett der Minister der Ukraine. URL: <https://petition.kmu.gov.ua/kmu/Petition/View/3411>.

211. Juristische Enzyklopädie: in 6 Bänden / Herausgeber: Yu. S. Shemshuchenko, M. P. Zyublyuk, V. P. Gorbatyenko et al. Kiew: Verlag "Ukrainische Enzyklopädie" benannt nach M. P. Bazhan, 2003. Bd. 5: P–S. 2003. 736 S.

212. Juristische Enzyklopädie: in 6 Bänden / Herausgeber: Yu. S. Shemshuchenko, M. P. Zyublyuk, V. P. Gorbatyenko et al. Kiew: Verlag "Ukrainische Enzyklopädie" benannt nach M. P. Bazhan, 2002. Bd. 4: N–P. 2002. 717 S.

213. Juristische Enzyklopädie: in 6 Bänden / Redaktionskollegium: Yu. S. Shemshuchenko (verantwortlicher Redakteur) et al. Kiew: Ukr. Enzyklopädie, 1998. Bd. 3: K–M. S. 323.

214. Juristische Enzyklopädie: in 6 Bänden / Redaktionskollegium: Yu. S. Shemshuchenko (verantwortlicher Redakteur) et al. Kiew: Ukr. Enzyklopädie, 1998. Bd. 2: D–J. S. 138.

215. Juristisches Wörterbuch / herausgegeben von Yu. S. Shemshuchenko. Kiew: Femina, 1996. 696 S.

216. Yurchenko M. V. Der Luftfahrtgesetzbuch der Ukraine als rechtliche Grundlage der Tätigkeit der Luftfahrtindustrie. Aktuelle Probleme von Staat und Recht. 2013. URL:

<http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/4637/32.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

217. Qualitative Gesetzgebung 1995: Bericht der Kommission an den Europäischen Rat [Madrid] über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit, Vereinfachung und Kodifizierung CSE(95)580 // Bulletin. Nr. 11-95. Abschnitt 1.9.2; Bessere Gesetzgebung 1996: Bericht der Kommission an den Europäischen Rat [Madrid] über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit, Vereinfachung und Kodifizierung CSE(96)7.

218. Acquis der EU im Bereich der Zivilluftfahrt und Perspektiven der Anpassung der Gesetzgebung der Ukraine im Lichte der Unterzeichnung und des Inkrafttretens des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Ukraine und der EU. URL: <https://just.odessa.gov.ua/?view=cat&category=600>.

219. Administrativer Zwang im modernen Staat und seine Anwendung durch Strafverfolgungsbehörden: Monografie / D. Bezzubov, V. Zarosylo, S. Podolyaka und andere. Kiew: Mezrehyonalnaya Akademie für Personalmanagement – Verlag, 2014. 208 S.

220. Button K. Luftverkehrsinfrastruktur in Entwicklungsländern: Privatisierung und Deregulierung. Madrid, 2006. 27 S.

221. Kyryliuk Nadiia. Die Auswirkungen des Acquis Communautaire auf die rechtliche Regulierung der Zivilluftfahrt in der Ukraine. European Reforms Bulletin. 2020. Nr. 1. URL: http://aord.com.ua/wp-content/uploads/2021/03/European-Reforms-Bulletin_1_2020.pdf.

222. Rechtsrisiko und Rechtssicherheit: Monografie / V. Zarosylo, D. Bezzubov, O. Dudnik, V. Timashev. Kiew: Staatliche Universität für Finanzen und internationalen Handel, 2012. 300 S.

223. Theoretische Grundlagen der Sicherheit, Entwicklung und Bildung: Monografie / Zarosylo V., Bezzubov D., Podolyaka S. Kiew: „MP Leo“, 2013.

224. Arbeitsvereinbarung zwischen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und der Staatlichen Luftfahrtverwaltung des Ministeriums für Verkehr und Kommunikation der Ukraine über Sammlung und Austausch von Informationen über die Sicherheit von Flugzeugen, die Gemeinschafts- und ukrainische Flughäfen nutzen, 07.03.2007. URL: <http://www.avia.gov.ua/front/printer/30156>.

Responsible publisher: Oktatási és Szakmai Fejlesztési Intézet Alapítvány, Institute of Educational and Professional Development.

Official registration number: 01-01-0012772

1065 Budapest, Hajós utca 17. 1/2. Tel.: +36704136699.

E-mail: info@iepd.hu

www.iepd.hu

The publishing contributory company:

Verlag "Lyudmila". Kiew, 03148, str. Kosmichna, 8b

tel.: +380504697485, 0683408332, E-mail:

lesya3000@ukr.net. Sertificate DK 5303, in 2017.03.17

Administrative assistants of journal:

Assoc.Prof.Dr. Stepan Lytvyn PhD

Typography, graphics, printing preparation and printing works: Verlag "Lyudmila"

layout: Kokina Renata

Cover artwork: Kokina Renata

Submission of manuscripts: info@iepd.hu

Order, subscription: info@iepd.hu

In case of order we charge postal costs.

Thanks to our supporters:

Limited Liability Company «SNK group», Uzhhorod, Ukraine.

tel.: +380665380084

Signed for print ____.2024. Format 60*84/16

Offset paper. Headset Cambria. Offset printing.

Conditional printing page 5,8. Circuation 300 copies.

Order № _____.