DOI: 10.33270/05267303.24
УДК 351.814(477)

ПЕТЧЕНКО Інна*
аспірант Національної академії внутрішніх справ
03035, пл. Солом'янська, 1, м. Київ, Україна
ORCID: https://orcid.org/0009-0001-8538-1900

Повноваження Департаменту авіаційної безпеки МВС України у сфері забезпечення авіаційної безпеки

Анотація. Статтю присвячено комплексному теоретико-правовому та прикладному дослідженню змісту, структури та специфіки реалізації повноважень Департаменту авіаційної безпеки Міністерства внутрішніх справ України як профільного суб'єкта внутрішньовідомчого адміністрування та координації. У роботі здійснено детальну доктринальну характеристику зазначеного департаменту, визначено його правову природу як єдиного координаційного центру публічного адміністрування у сфері державної авіації системи Міністерства внутрішніх справ. Увагу зосереджено на понятійно-категоріальному апараті; на основі критичного аналізу чинного законодавства виявлено нормативну невизначеність базової категорії «суб'єкти авіаційної діяльності МВС». Задля усунення правової лакуни запропоновано авторське визначення цього поняття як нормативно впорядкованої системи органів, авіаційних підрозділів, закладів й установ, діяльність яких пов'язана з експлуатацією повітряних суден, безпілотних авіаційних систем, а також засобів радіоелектронної розвідки та радіоелектронної боротьби. У межах статті здійснено детальний критичний аналіз Положення про Департамент авіаційної безпеки МВС України й доведено, що чинна модель нормативного регулювання не забезпечує чіткого розмежування та класифікації його функцій і повноважень. Встановлено, що ключові управлінські права й обов'язки підрозділу фактично асимільовані в загальному тексті нормативного акта, що знижує правову чіткість та ускладнює правозастосовну практику. На підставі узагальнення виявлених дефектів обґрунтовано необхідність структурної модернізації Положення шляхом виокремлення самостійного розділу «Повноваження Департаменту», розподіленого на три функціональні блоки: нормотворчі, контрольно-наглядові та координаційно-управлінські повноваження. Запропоновано конкретні формулювання змін, зокрема щодо нормативного закріплення права координації впровадження безпілотних технологій, систем радіоелектронної розвідки та боротьби, протидії повітряним загрозам в умовах правового режиму воєнного стану.

Ключові слова: авіаційна безпека; Департамент авіаційної безпеки МВС України; повноваження; суб'єкти авіаційної діяльності МВС; безпілотні авіаційні системи; радіоелектронна боротьба; правове регулювання; воєнний стан.

Історія статті:
Отримано: 06.07.2026
Прийнято: 31.08.2026
Опубліковано: 01.10.2026

Рекомендоване посилання:
Петченко І. Повноваження Департаменту авіаційної безпеки МВС України у сфері забезпечення авіаційної безпеки. *Наука і правоохорона.* 2026. Вип. 3 (73). С. 242–253. DOI: 10.33270/05267303.24

*Відповідальний автор

© Петченко І., 2026. This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0 (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Вступ

Як центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сферах внутрішніх справ, МВС України здійснює комплексний вплив на функціонування системи забезпечення авіаційної безпеки в межах своєї компетенції. Водночас безпосередню реалізацію значної частини управлінських, координаційних й організаційних повноважень у зазначеній сфері покладено на спеціалізований структурний підрозділ апарату Міністерства – Департамент авіаційної безпеки МВС України.

У цьому контексті Департамент авіаційної безпеки є профільним суб'єктом внутрішньовідомчого адміністрування, діяльність якого спрямована на організаційне, аналітичне, методичне й нормативне забезпечення реалізації державної політики у сфері авіаційної безпеки в системі МВС України. Через механізми координації, моніторингу й організаційного супроводу Департамент забезпечує взаємодію між апаратом Міністерства, центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністра внутрішніх справ України, а також іншими суб'єктами, залученими до забезпечення безпеки використання повітряного простору.

Насамперед ця роль виявляється в здійсненні Департаментом підготовки пропозицій щодо формування державної політики у сфері авіаційної безпеки, участі в розробленні нормативно-правових актів, організації виконання рішень керівництва МВС України, координації діяльності підпорядкованих органів, установ і підприємств з питань авіаційної безпеки, а також здійсненні контролю за станом реалізації відповідних управлінських рішень. Саме через діяльність Департаменту авіаційної безпеки вдається практично реалізувати повноваження МВС України як суб'єкта забезпечення авіаційної безпеки, що й актуалізує тему цього дослідження.

Матеріали та методи

Проблематику адміністративно-правового статусу суб'єктів публічної адміністрації, структури їх компетенції та співвідношення категорій «функції» і «повноваження» досліджено в працях різних науковців. Методологічне значення для окреслення повноважень як елементу адміністративно-правового статусу мають також праці О. І. Миколенка та О. М. Миколенка (2023), у яких обґрунтовано залежність змісту адміністративно-правового статусу від конкретного суб'єкта та сфери публічного адміністрування. Питання нормативного забезпечення діяльності органів системи МВС, систематизації відомчих нормативно-правових актів й усунення фрагментарності адміністративно-правового регулювання розглядав М. О. Котелюх (2024). Теоретичні засади розмежування функцій і повноважень органів публічної адміністрації відображено в дослідженнях Ю. С. Кіцула та Р. О. Лиси (2015).

Водночас аналіз наукової літератури засвідчує, що адміністративно-правовий статус і конкретний перелік повноважень Департаменту авіаційної безпеки МВС України як спеціалізованого координаційного підрозділу апарату Міністерства не були предметом окремого комплексного дослідження. Недостатньо розробленими залишаються питання систематизації його повноважень, нормативного визначення категорії «суб'єкти авіаційної діяльності МВС» і вдосконалення Положення про Департамент авіаційної безпеки МВС України.

Метою статті є комплексне теоретико-правове та прикладне дослідження повноважень Департаменту авіаційної безпеки МВС України як профільного структурного підрозділу апарату Міністерства внутрішніх справ України.

Результати й обговорення

Аналіз наукової літератури з адміністративного права та державного управління дає підстави для висновку, що вчені, характеризуючи повноваження як категорію адміністративного права, керуються переважно тим, що повноваження як сукупність нормативно визначених прав й обов'язків суб'єкта публічної адміністрації є одним із ключових елементів його адміністративно-правового статусу, визначаючи юридичні межі та функціональну спрямованість його діяльності.

Зокрема, О. І. Миколенко й О. М. Миколенко (2023), вивчаючи адміністративно-правовий статус як категорію адміністративного права, обґрунтовано акцентують на неможливості його сприйняття як уніфікованої та статичної правової конструкції. Науковці акцентують на тому, що змістово-структурне наповнення адміністративно-правового статусу залежить як від конкретного суб'єкта адміністративного права, так і від відповідної сфери адміністративно-правового регулювання (Mykolenko, & Mykolenko, 2023, p. 65-71). Такий підхід дає підстави стверджувати, що повноваження як елемент адміністративно-правового статусу також не можуть бути універсальним набором прав й обов'язків, а набувають конкретного змісту залежно від функціонального призначення відповідного суб'єкта та нормативно визначеної сфери його діяльності.

Важливе значення для висвітлення сутності досліджуваної категорії має також співвідношення понять «повноваження» та «компетенція». Я. В. Журавель (2019), досліджуючи ці категорії саме як складові адміністративно-правового статусу органів виконавчої влади, пов'язує їх зміст з обсягом і характером адміністративної правосуб'єктності відповідних суб'єктів державного управління (Zhuravel, 2019, p. 49-53). На нашу думку, такий підхід має принципове значення для дослідження повноважень МВС України у сфері

забезпечення авіаційної безпеки, оскільки дає змогу розглядати їх не ізольовано, а у взаємозв'язку із загальною компетенцією Міністерства, його завданнями, функціями й місцем у системі суб'єктів публічного адміністрування.

У сучасних адміністративно-правових дослідженнях також простежується тенденція до чіткого змістового розмежування компетенції та повноважень. Зокрема, І. І. Пай (2025) доходить висновку, що компетенція є складовою адміністративно-правового статусу відповідного суб'єкта та характеризує сукупність нормативно визначених завдань, необхідних для здійснення державно-владної діяльності, натомість повноваження безпосередньо вказують на конкретні правові можливості суб'єкта щодо виконання завдань, визначених його компетенцією (Pai, 2025, p. 191-192). Такий підхід видається обґрунтованим і може бути екстрапольований на діяльність МВС України у сфері авіаційної безпеки: компетенція Міністерства визначає загальні межі його участі у формуванні та реалізації державної політики у відповідній сфері, а конкретні повноваження є юридичними засобами практичної реалізації такої компетенції.

Водночас особливість адміністративно-правового регулювання діяльності МВС України полягає в тому, що значну частину організаційних механізмів реалізації його повноважень деталізовано на рівні відомчої нормотворчості. У цьому контексті М. О. Котелюх (2024) обґрунтовано констатує наявність у системі МВС України низки нерозв'язаних проблем, пов'язаних із недосконалістю відомчого нормативного регулювання. Передусім ідеться про недостатній рівень систематизації нормативно-правових актів відомчого характеру, що ускладнює їх узгоджене застосування та негативно позначається на ефективності реалізації функцій закладами, установами та підприємствами, які належать до сфери управління Міністерства (Koteliukh, 2024, p. 195).

Зазначена проблематика не втратила актуальності й у сучасній адміністративно-правовій доктрині. Зокрема, Я. А. Петрук (2026), досліджуючи поняття та ознаки відомчих нормативно-правових актів МВС України, акцентує на їх істотному значенні для відомчої нормотворчої діяльності та правового регулювання функціонування органів системи Міністерства. Відомчі нормативно-правові акти доцільно розглядати не лише як формальний засіб деталізації законодавчих положень, а й як важливий елемент адміністративно-правового механізму реалізації компетенції МВС України.

З огляду на зазначене, аналіз чинного нормативного масиву засвідчує необхідність належної систематизації відомчих актів, що регламентують організаційно-правові засади реалізації повноважень МВС України у сфері забезпечення авіаційної безпеки. Фрагментарність відповідного нормативного регулювання ускладнює цілісне сприйняття адміністративно-правового статусу Міністерства в зазначеній сфері та зумовлює потребу формування узгодженої концептуальної моделі нормативного забезпечення відповідних повноважень.

Не є винятком і сфера авіаційної безпеки, правове підґрунтя забезпечення якої в діяльності МВС України становить сукупність законодавчих, підзаконних та відомчих нормативно-правових актів, що регламентують компетенцію Міністерства й органів його системи, напрями діяльності, форми взаємодії та конкретні повноваження у відповідній сфері.

У цьому контексті доцільним, на нашу думку, видається нормативне уточнення внутрішньої організаційної структури МВС України з чітким визначенням місця та компетенції профільних структурних підрозділів, серед яких важливе місце посідає Департамент авіаційної безпеки як спеціалізований структурний підрозділ Міністерства.

Аналіз норм Положення про Департамент авіаційної безпеки, затвердженого наказом МВС України від 23 червня 2023 року № 515[1], у співвідношенні з положеннями Повітряного кодексу України[2] дає підстави констатувати необхідність уточнення окремих правових конструкцій, що визначають компетенцію та повноваження цього структурного підрозділу. Увагу привертають питання розмежування його компетенції з іншими суб'єктами забезпечення авіаційної безпеки, нормативного визначення форм міжвідомчої взаємодії та усунення можливого дублювання окремих функцій.

Наприклад, доцільно акцентувати на певній неузгодженості категоріального апарату. Зокрема, у п. 97 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України[3] закріплено загальногалузеве (універсальне) визначення поняття «суб'єкт авіаційної діяльності», згідно з яким це фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності й відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації.

Водночас у Положенні про Департамент авіаційної безпеки[4] використано похідну термінологічну конструкцію «суб'єкти авіаційної діяльності МВС», зміст якої у функціях Департаменту чітко не окреслено (пп. 2 п. 1 розділу ІІІ), а в повноваженнях керівника Департаменту не конкретизовано (пп. 2 п. 2 розділу ІІІ). Поряд із терміном

---

[1] Про затвердження Положення про Департамент авіаційної безпеки : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 23 черв. 2023 р. № 515. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0697-05

[2] Повітряний кодекс України : Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17

[3] Там само.

[4] Про затвердження Положення про Департамент авіаційної безпеки : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 23 черв. 2023 р. № 515. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0697-05

«суб'єкти авіаційної діяльності МВС» використано й інші термінологічні конструкції, зокрема «авіаційні підрозділи», «підрозділи РЕР і РЕБ НГУ», «ЦОВВ», що, на нашу думку, унеможливлює однозначне встановлення кола відповідних суб'єктів. Тож неконкретизованість об'єкта управлінського впливу в діяльності Департаменту спричиняє розмивання меж компетенції зазначеного структурного підрозділу МВС у сфері авіаційної безпеки.

Зазначена проблема має не лише термінологічний, а й компетенційний характер. Повноваження суб'єкта публічного адміністрування доцільно розглядати у взаємозв'язку з його компетенцією та адміністративно-правовим статусом (Mykolenko & Mykolenko, 2023, p. 65-73; Zhuravel, 2019, p. 49-53). Компетенція окреслює загальні юридичні межі діяльності відповідного суб'єкта, натомість повноваження характеризують конкретні правові можливості, за допомогою яких реалізуються поставлені перед ним завдання (Pai, 2025, p. 205-211). Тож нечіткість нормативного визначення кола суб'єктів, щодо яких Департамент авіаційної безпеки реалізує управлінський вплив, безпосередньо позначається і на можливості однозначного встановлення предметних меж його компетенції.

Перед тим як безпосередньо перейти до групування повноважень Департаменту авіаційної безпеки, доцільно акцентувати на особливостях техніко-юридичної побудови Положення про цей підрозділ[1]. Вони полягають у тому, що повноваження в «чистому вигляді» як самостійний елемент адміністративно-правового статусу в окремому розділі Положення не зосереджені. Водночас детальний аналіз розділу III «Функції Департаменту» дає підстави для висновку, що визначені в ньому напрями діяльності фактично охоплюють і повноваження щодо їх реалізації. На це, зокрема, вказує використання під час формулювання функцій таких термінологічних конструкцій, як «у межах компетенції», «відповідно до визначеної компетенції», що засвідчує нормативне закріплення не лише змісту діяльності, а й юридичних можливостей її здійснення.

Водночас у науковій літературі функції органів публічної адміністрації традиційно пов'язують з основними напрямами їхньої діяльності та цільовим призначенням відповідного суб'єкта, натомість повноваження характеризують юридичні засоби, за допомогою яких такі функції практично реалізують. Зокрема, Ю. С. Кіцул та Р. О. Лиса (2015) зауважують, що функції органів публічної адміністрації відображають провідні напрями їх діяльності та безпосередньо пов'язані з обсягом і змістом публічно-владних повнова-жень відповідного органу (Kitsul, & Lysa, 2015, p. 32-36). Такий підхід дає змогу констатувати наявність безпосереднього функціонального зв'язку між завданнями, функціями та повноваженнями суб'єкта публічного адміністрування, однак, на нашу думку, не усуває необхідності їх чіткого нормативного розмежування.

Зазначене узгоджується з уже розглянутою позицією І. І. Пай (2025) щодо співвідношення компе-тенції та повноважень (Pai, 2025, p. 205-211). Якщо компетенція характеризує нормативно встановлену сферу діяльності та завдання суб'єкта, а повноваження становлять конкретні юридичні можливості їх реалізації, то функція своєю чергою характеризує основний напрям діяльності відповідного суб'єкта. Отже, функції, компетенція та повноваження є взаємопов'язаними, однак не тотожними категоріями.

Це дає змогу стверджувати, що за відсутності окремого нормативного закріплення повноважень Департаменту вони фактично інтегруються у функціональний блок, набуваючи форми конкретизованих напрямів діяльності. З позицій юридичної техніки та принципу правової визначеності послідовнішим видається нормативне розмежування, з одного боку, функцій як основних напрямів діяльності, а з іншого – повноважень як юридичних засобів реалізації відповідних функцій.

Зокрема, докладний аналіз розділу III Положення про Департамент авіаційної безпеки[2] дав змогу здійснити групування закріплених у ньому повноважень за такими функціональними блоками: стратегічним, нормотворчим, координаційним, контрольним й аналітико-операційним. Запропонована класифікація ґрунтується не лише на формальному розміщенні відповідних положень у нормативному акті, а передусім на характері управлінського впливу, юридичному змісті відповідної діяльності та її спрямованості.

Таке групування повноважень Департаменту авіаційної безпеки МВС України дає підстави констатувати, що відповідний структурний підрозділ апарату МВС фактично виконує функції багаторівневого суб'єкта внутрішньовідомчого публічного адміністрування, діяльність якого охоплює стратегічний, нормотворчий, координаційний, контрольний та аналітико-операційний виміри управлінського впливу. Це свідчить про комплексний характер адміністративно-правового статусу Департаменту та прагнення забезпечити безперервність управління авіаційною діяльністю в системі МВС України.

Важливе значення в межах запропонованої класифікації має контрольний блок. У сучасній адміністративно-правовій літературі контроль розглядають як одну з основних функцій публічного адміністрування, спрямовану на встановлення відповідності фактичного стану діяльності підконтрольного суб'єкта нормативно визначеним вимогам, виявлення відхилень і забезпечення

[1] Про затвердження Положення про Департамент авіаційної безпеки : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 23 черв. 2023 р. № 515. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0697-05.

[2] Там само.

належного виконання управлінських рішень. Зокрема, К. О. Нестеренко та П. Д. Камінський (2021), досліджуючи контроль як функцію органів публіч-ної адміністрації, акцентують на його системному характері та безпосередньому зв'язку із забезпе-ченням законності й ефективності публічного управління (Nesterenko, & Kaminskyi, 2021, p. 120-126). Це має безпосереднє значення для досліджу-ваної сфери, оскільки наділення Департаменту авіаційної безпеки контрольними повноваженнями має супроводжуватися чітким визначенням предмета такого контролю, кола підконтрольних суб'єктів і юридичних наслідків його здійснення.

Водночас результати здійсненого аналізу дають підстави для висновку, що концентрація в межах одного структурного підрозділу повнова-жень різного функціонального спрямування та рівня управління зумовлює недостатньо чітке розмежування між окремими етапами управлін-ського циклу у сфері авіаційної безпеки, а саме: участю у формуванні державної політики, органі-зацією її реалізації, координацією діяльності відповідних суб'єктів і контролем за виконанням прийнятих управлінських рішень.

Факт поєднання відповідних повноважень не слід апріорі оцінювати негативно. Визначальним є забезпечення такого нормативного розмежування компетенції, яке унеможливлювало б дублювання повноважень, виникнення компетенційних конф-ліктів і ситуацій, за яких один суб'єкт одночасно бере участь у формуванні відповідних правил, організовує їх виконання та здійснює контроль за результатами власної управлінської діяльності. Проблемним є не стільки багатофункціональний характер діяльності Департаменту, скільки недостатня нормативна визначеність меж кожного з відповідних напрямів.

Крім того, брак нормативно-правового закріп-лення повноважень як окремого структурного елементу адміністративно-правового статусу Департаменту авіаційної безпеки МВС, їх фактична інтеграція у функціональний блок, а також невизначеність ключових категорій, зокрема «суб'єкти авіаційної діяльності МВС» та «єдина система авіаційної безпеки», засвідчують наяв-ність системних недоліків відомчого адміністра-тивно-правового регулювання відповідної сфери. У цьому контексті слушною є позиція Я. А. Петрука (2026) щодо особливого значення відомчих нормативно-правових актів МВС у механізмі конкретизації та реалізації компетенції органів системи Міністерства (Petruk, 2026, p. 370-375). Саме тому якість техніко-юридичної побудови Положення[1] безпосередньо впливає на визначеність адміністративно-правового статусу Департаменту.

У сучасних дослідженнях нормативно-правового регулювання експлуатації безпілотних авіаційних комплексів під час виконання завдань Національної поліції України увагу зосереджують на необхідності подальшого вдосконалення правової основи застосування відповідних техно-логій правоохоронними органами (Bandurka, 2024, p. 336-347). Отже, чітке визначення компетенції Департаменту авіаційної безпеки й інших суб'єктів системи МВС набуває не лише теоретичного, а й безпосереднього прикладного значення в умовах інтенсивного розвитку безпілотної авіації.

У сукупності окреслені недоліки обґрунто-вують необхідність подальшого вдосконалення норм Положення про Департамент авіаційної безпеки МВС України[2] за напрямами: чіткого нормативного розмежування функцій та повно-важень Департаменту; нормативного визначення поняття «суб'єкти авіаційної діяльності МВС» або принаймні встановлення однозначних критеріїв віднесення відповідних органів і підрозділів до цієї категорії; конкретизації змісту поняття «єдина система авіаційної безпеки»; розмежування стра-тегічних, координаційних, контрольних та опера-ційних повноважень; узгодження внутрішньовідом-чого правового регулювання із загальнодержав-ними стратегічними документами.

Здійснюючи аналіз стратегічного напряму діяльності Департаменту, слід акцентувати на положеннях програмних документів, які визна-чають концептуальні засади розвитку системи МВС. Чільне місце серед них посіла Стратегія розвитку органів системи Міністерства внутрішніх справ України на період до 2020 року[3], зміст якої дає підстави сформулювати низку концептуаль-них висновків щодо ролі МВС як суб'єкта публічного адміністрування, зокрема в контексті забезпечення авіаційної безпеки.

Насамперед у Стратегії закріплено інститу-ційно трансформовану модель МВС, відповідно до якої Міністерство передусім є центральним органом виконавчої влади, що забезпечує форму-вання державної політики та здійснює спряму-вання і координацію діяльності визначених законодавством суб'єктів через Міністра внутріш-ніх справ. Така модель передбачає функціо-нальне розмежування політико-стратегічного та безпосередньо виконавчого рівнів діяльності системи МВС.

З позицій адміністративно-правової доктрини таке розмежування має принципове значення, оскільки компетенція суб'єкта публічного адмініс-трування має відповідати його функціональному призначенню та місцю в інституційній системі. Це кореспондує з раніше розглянутими науковими

[1] Про затвердження Положення про Департамент авіаційної безпеки : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 23 черв. 2023 р. № 515. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0697-05

[2] Там само.

[3] Про схвалення Стратегії розвитку органів системи Міністерства внутрішніх справ на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 15 листоп. 2017 р. № 1023-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-2017-%D1%80

підходами до розуміння компетенції та повноважень органів виконавчої влади (Zhuravel, 2019, p. 49-53; Pai, 2025, p. 205-211). Саме тому під час визначення стратегічної ролі Департаменту авіаційної безпеки необхідно встановити, як він бере участь у формуванні відповідного напряму державної політики, а також забезпечує організацію та координацію її практичної реалізації.

Узагальнюючи викладене, слід зазначити, що Стратегія розвитку органів системи МВС України до 2020 року[1] сформувала загальну концептуальну основу функціонування Міністерства як координаційного суб'єкта у сфері внутрішньої безпеки, однак не забезпечила належної конкретизації окремих спеціалізованих напрямів безпекової діяльності, зокрема авіаційної, а також не визначила інституційних механізмів їх реалізації.

З огляду на це доцільними видаються, по-перше, закріплення авіаційної безпеки як самостійного напряму діяльності системи МВС у відповідних стратегічних документах; по-друге, нормативна конкретизація координаційної ролі МВС у сфері забезпечення авіаційної безпеки; по-третє, забезпечення взаємоузгодженості стратегічного та відомчого рівнів правового регулювання, зокрема шляхом відображення в стратегічних документах функціонального призначення профільних структурних підрозділів, таких як Департамент авіаційної безпеки; по-четверте, конкретизація механізмів міжвідомчої та внутрішньовідомчої взаємодії органів системи МВС у сфері протидії загрозам, пов'язаним із використанням повітряного простору, зокрема із застосуванням безпілотних повітряних суден (Bandurka, Naumenko, & Shevchenko, 2024, p. 336-347).

Важливим напрямом діяльності МВС України є нормопроєктна та відомча нормотворча робота, що є одним із ключових юридичних інструментів формування та реалізації державної політики у відповідних сферах публічного адміністрування. У цьому контексті слід ураховувати позицію Я. А. Петрука (2026), який розглядає відомчі нормативно-правові акти МВС як специфічну форму нормативного регулювання, за допомогою якої конкретизують законодавчі приписи та забезпечують функціонування органів системи Міністерства (Petruk, 2026, p. 370-375).

Водночас нормотворчість не має зводитися виключно до формального підготування тексту нормативно-правового акта. З. О. Погорєлова (2023), досліджуючи поняття та структуру нормотворчої діяльності держави, обґрунтовує її системний характер і виокремлює в структурі відповідної діяльності суб'єкта, об'єкт, мету, засоби, процес і результат (Pohorielova, 2023, p. 46–51). Такий підхід має безпосереднє значення для оцінювання нормопроєктних повноважень МВС України, оскільки надає можливість розглядати підготовку проєктів стратегічних і нормативно-правових документів не як відокремлену технічну діяльність, а як складову механізму реалізації компетенції Міністерства.

Крім того, у науковій літературі обґрунтовано акцентують на необхідності забезпечення системності нормотворчої діяльності органів виконавчої влади, її належного планування, координації та контролю за реалізацією прийнятих нормативних рішень (Pohorielova, 2023, p. 77-83). Окреслений підхід набуває особливого значення для МВС України, діяльність якого охоплює значну кількість взаємопов'язаних сфер державної політики та передбачає необхідність координації діяльності різних органів системи Міністерства.

У цьому контексті нормопроєктні повноваження Департаменту авіаційної безпеки доцільно розглядати як логічне продовження його стратегічної та аналітичної функцій: виявлені в процесі моніторингу й аналізу проблеми правового регулювання авіаційної діяльності мають трансформуватися у відповідні нормотворчі ініціативи, а результати реалізації прийнятих нормативних рішень – ставати предметом подальшого контролю та аналітичного оцінювання. Так забезпечують циклічність управлінського процесу: аналіз – стратегічне планування – нормотворчість – реалізація – контроль – коригування.

Протягом останніх років у межах відповідної діяльності було розроблено низку проєктів програмних і нормативних документів, серед яких Проєкт Стратегії інтегрованого управління державним кордоном України[2] і Проєкт Стратегії розвитку сфери цивільної авіації та використання повітряного простору України на період до 2030 року[3]. Їх аналіз дає змогу перейти від загальнотеоретичної характеристики нормотворчих повноважень МВС України до оцінювання конкретних форм участі Міністерства та його профільних структурних підрозділів у формуванні нормативно-правового і стратегічного підґрунтя державної політики у сфері авіаційної безпеки.

У цьому контексті зосередимо увагу на проєкті Стратегії розвитку сфери цивільної авіації та використання повітряного простору України на

[1] Про схвалення Стратегії розвитку органів системи Міністерства внутрішніх справ на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 15 листоп. 2017 р. № 1023-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-2017-%D1%80

[2] Про схвалення Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 24 лип. 2019 р. № 687-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/687-2019-%D1%80

[3] Проєкт Стратегії розвитку сфери цивільної авіації та використання повітряного простору України на період до 2030 року та операційного плану її реалізації у 2025–2027 роках : проєкт постанови Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2025 р. № 636/42/63-25. URL: https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/1-projekt-akta.pdf

період до 2030 року[1], розміщеному на офіційному вебсайті Міністерства розвитку громад та територій України, положення якого підтверджують окреслену вище проблему браку цілісного стратегічного регулювання у сфері цивільної авіації та авіаційної безпеки. У цьому проєкті безпосередньо констатовано відсутність єдиного стратегічного програмного документа, який комплексно визначав би напрями розвитку цивільної авіації та використання повітряного простору з огляду на виклики правового режиму воєнного стану, потреби післявоєнного відновлення та євроінтеграційний курс України[2].

Такий підхід кореспондує з висновками, сформульованими в сучасних наукових дослідженнях розвитку авіаційної галузі. Зокрема, О. Ареф'єва та Т. Сімкова (2025), досліджуючи механізми антикризового і стратегічного управління авіаційною галуззю в післявоєнний період, акцентують на необхідності переходу до комплексної моделі стратегічного управління, здатної враховувати одночасно інституційні, безпекові й відновлювальні чинники функціонування авіації. На нашу думку, такий висновок має принципове значення і для адміністративно-правового забезпечення авіаційної безпеки, оскільки стратегічне планування у відповідній сфері не можна здійснювати відокремлено від визначення системи суб'єктів, їхньої компетенції та механізмів координації.

Важливою складовою проєкту Стратегії є орієнтованість на подальшу інтеграцію України в авіаційну транспортну систему Європейського Союзу. І. С. Нуруллаєв та Н. В. Камінська (2025), аналізуючи забезпечення безпеки авіації як один із ключових напрямів адаптації законодавства України до acquis Європейського Союзу, стверджують, що євроінтеграція у відповідній сфері потребує комплексного, системного та науково обґрунтованого підходу до вдосконалення як нормативно-правового, так й інституційного механізму забезпечення безпеки авіації (Nurullaiev, & Kaminska, 2025, p. 25-35). Автори констатують наявність проблем термінологічної визначеності категорій «безпека авіації», «авіаційна безпека» та «безпека цивільної авіації», що додатково підтверджує необхідність системного узгодження стратегічного й нормативного рівнів правового регулювання (Nurullaiev, & Kaminska, 2025, p. 25-35).

У цьому аспекті принципового значення набуває Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про Спільний авіаційний простір, положення якої передбачають поступове наближення національного законодавства до правил і стандартів ЄС, зокрема безпосередньо у сфері авіаційної безпеки. Стратегічне планування розвитку цивільної авіації не може обмежуватися питаннями відновлення авіаційної інфраструктури чи економічного розвитку галузі, а має одночасно охоплювати інституційне забезпечення виконання взятих Україною міжнародно-правових зобов'язань і визначення компетентних державних органів, відповідальних за їх реалізацію (Nurullaiev, & Kaminska, 2025, p. 30-34).

Цей програмний документ, попри міжвідомчий характер, безпосередньо стосується питань, віднесених до компетенції органів системи МВС України у сфері забезпечення авіаційної безпеки. Його аналіз дає змогу констатувати наявність певної диспропорції між фактичною роллю органів системи МВС України в забезпеченні авіаційної безпеки та рівнем їх нормативного відображення в стратегічному плануванні державної політики в зазначеній сфері.

Система державного управління цивільною авіацією за своєю природою є багатосуб'єктною. Ще В. М. Столбовий (2011), досліджуючи органи державного управління цивільною авіацією в Україні, акцентував на складності організаційної побудови системи державного управління в цій сфері та необхідності належного нормативного визначення правового статусу її суб'єктів. Схожий підхід відображено і в роботах М. В. Юрченка (2014), який характеризує державне управління авіаційним транспортом як цілеспрямовану, планомірну та безперервну діяльність системи органів державної влади, що передбачає необхідність належної взаємодії між різними елементами відповідного управлінського механізму.

Водночас, аналізуючи зміст проєкту Стратегії[3], слід акцентувати на суттєвій, на нашу думку, прогалині, яка полягає у відсутності достат-ньо чіткого визначення місця та ролі МВС України як самостійного суб'єкта публічного адміністру-вання у сфері авіаційної безпеки. Використання узагальненої категорії «суб'єкти авіаційної діяльності» без її належної функціональної диференціації фактично нівелює специфіку участі суб'єктів сектору безпеки, серед яких Національна поліція України, Національна гвардія України, Державна прикордонна служба України та Державна служба України з надзвичайних ситуацій.

Переконливо необхідність такої диференціації підтверджують новітні спеціальні дослідження саме у сфері авіаційної безпеки. У попередніх доробках ми пропонували розглядати міжвідомчу взаємодію у сфері забезпечення авіаційної безпеки як урегульовану нормами адміністратив-ного права систему організаційно-управлінських, інформаційно-аналітичних і координаційних зв'язків між МВС України, іншими центральними органами виконавчої влади, військовими форму-

[1] Проєкт Стратегії розвитку сфери цивільної авіації та використання повітряного простору України на період до 2030 року та операційного плану її реалізації у 2025–2027 роках : проєкт постанови Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2025 р. № 636/42/63-25. URL: https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/1-projekt-akta.pdf

[2] Там само.

[3] Там само.

ваннями та спеціалізованими суб'єктами авіаційної діяльності (Petchenko, 2026). Також запропоновано функціональну систематизацію відповідних суб'єктів з виокремленням військових формувань, правоохоронних органів, органів цивільної авіації та суб'єктів організації повітряного руху (Petchenko, 2026). Такий підхід, на нашу думку, є придатнішим для стратегічного планування, ніж використання узагальнювальної конструкції «суб'єкти авіаційної діяльності», оскільки дає змогу співвіднести конкретні стратегічні завдання з компетенцією відповідної групи органів.

Загальнотеоретичне підґрунтя такого висновку простежується і в дослідженнях міжвідомчої взаємодії у сфері національної безпеки. С. Мельник, характеризуючи форми адміністрування взаємодії суб'єктів військового управління України, відносить до них міжвідомчу координацію, створення постійних і тимчасових міжвідомчих органів, моніторинг функціонування відповідних суб'єктів та налагодження взаємодії з міжнародними партнерами (Melnyk, 2019, p. 106-110). Отже, міжвідомча координація в безпековій сфері є не факультативною формою співробітництва, а необхідним компонентом системи публічного управління складними загрозами, які виходять за межі компетенції одного органу.

Зазначений факт негативно позначається на забезпеченні координації управлінського впливу, оскільки не дає змоги належно співвіднести стратегічні завдання з компетенцією конкретних суб'єктів публічного адміністрування. Проблема міжвідомчої координації не є новою для державного управління авіаційною сферою. Нормативна практика попередніх років уже передбачала створення спеціалізованих міжвідомчих механізмів, завданням яких було розроблення єдиних підходів до державної політики в авіаційній сфері, погодження проєктів нормативно-правових актів і координація діяльності органів виконавчої влади. Це підтверджує об'єктивну потребу в постійному координаційному компоненті державного управління авіацією.

Чинне нормативне регулювання авіаційної безпеки також керується необхідністю міжвідомчої взаємодії. Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації передбачає координацію на державному рівні діяльності органів виконавчої влади та правоохоронних органів, залучених до забезпечення авіаційної безпеки, а також функціонування відповідних координаційних механізмів. Тому недостатнє відображення функціональної ролі окремих суб'єктів сектору безпеки в стратегічному документі дисонує з уже сформованою нормативною моделлю міжвідомчої взаємодії у сфері авіаційної безпеки.

Окреслена проблема набуває особливої актуальності в контексті євроатлантичної інтеграції та взаємодії України з НАТО. В умовах збройної агресії та подальшого відновлення повноцінного використання повітряного простору питання цивільної авіації об'єктивно виходять за межі виключно транспортного чи господарського регулювання та набувають виразного безпекового характеру. Стратегічне планування має враховувати необхідність координації діяльності цивільних, правоохоронних і військових суб'єктів, а також забезпечення їхньої взаємодії з міжнародними партнерами.

Доцільно не обмежувати аргументацію позицією авторів юридичної платформи «Jurvneshservice», оскільки відповідний висновок може бути засвідчений науковою доктриною. Зокрема, С. Мельник безпосередньо відносить до форм міжвідомчої взаємодії суб'єктів у сфері національної безпеки налагодження ефективного режиму співпраці з міжнародними урядовими та неурядовими організаціями й державами-партнерами в процесі реагування на безпекові загрози (Melnyk, 2019, p. 106-110). У контексті авіаційної безпеки це дає підстави стверджувати, що міжнародний та євроатлантичний компоненти повинні бути органічно інтегровані в національну систему стратегічного планування, їх не слід розглядати як зовнішній, відокремлений напрям діяльності.

Крім того, сучасні наукові дослідження європейської інтеграції у сфері авіаційної безпеки свідчать, що подальший розвиток українського авіаційного законодавства передбачає не тільки формальну імплементацію нормативних стандартів, а й розвиток інституційної спроможності державних органів, розширення співробітництва з європейськими структурами та вдосконалення національних механізмів контролю і координації (Nurullaiev, & Kaminska, 2025, p. 25-35). Тож міжнародна інтеграція в цій сфері безпосередньо залежить від того, наскільки чітко на внутрішньодержавному рівні визначено суб'єктів, їх компетенцію та механізми взаємодії.

Тож задекларованe в проєкті Стратегії[1] створення єдиного центру збору й аналізу інформації про події в цивільній авіації потребує не лише функціонального опису, а й чіткого інституційного закріплення. Факт створення інформаційно-аналітичної інфраструктури без визначення органу, відповідального за її функціонування, порядку надходження інформації, кола суб'єктів інформаційного обміну та механізму прийняття управлінських рішень не усуває інституційної фрагментації.

У цьому контексті увагу привертає позиція щодо інформаційно-аналітичної складової міжвідомчої взаємодії у сфері авіаційної безпеки (Petchenko, 2026). Включення інформаційно-

[1] Проєкт Стратегії розвитку сфери цивільної авіації та використання повітряного простору України на період до 2030 року та операційного плану її реалізації у 2025–2027 роках : проєкт постанови Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2025 р. № 636/42/63-25. URL: https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/1-projekt-akta.pdf

аналітичних зв'язків до структури такої взаємодії засвідчує, що ефективність відповідної системи залежить не лише від формального розподілу компетенції між органами, а й від постійного інформаційного обміну, спільного аналізу загроз і координації управлінських рішень.

На нашу думку, це розширює досліджуване питання: єдиний центр збору й аналізу подій у цивільній авіації доцільно розглядати не лише як інформаційний ресурс, а як елемент міжвідомчого координаційного механізму. Водночас його створення потребує чіткого нормативного визначення правового статусу, відповідального органу, складу учасників, порядку отримання та використання інформації, а також співвідношення його діяльності з компетенцією Державіаслужби, МВС України й інших органів сектору безпеки.

Актуальності така модель набуває з огляду на розвиток безпілотних авіаційних систем. Сучасні дослідження нормативно-правового регулювання експлуатації безпілотних авіаційних комплексів органами Національної поліції України засвідчують необхідність подальшого вдосконалення правових й організаційних механізмів їх застосування (Bandurka, Naumenko, & Shevchenko, 2024, p. 336-353). У перспективі це означає, що система стратегічного планування у сфері авіаційної безпеки має враховувати не лише традиційну цивільну авіацію, а й сегмент безпілотних систем, використання яких одночасно охоплює цивільні, правоохоронні та військові завдання.

З огляду на викладене, вбачається доцільним удосконалення положень проєкту Стратегії[1] за напрямами: по-перше, чіткого визначення місця МВС України в системі суб'єктів забезпечення авіаційної безпеки та закріплення його координаційної ролі в межах компетенції, визначеної законодавством; по-друге, функціональної диференціації суб'єктів авіаційної діяльності з виокремленням органів сектору безпеки та визначенням специфіки їх участі в реалізації стратегічних завдань; по-третє, нормативного визначення інституційної основи діяльності єдиного центру збору й аналізу подій у цивільній авіації; по-четверте, закріплення механізмів постійної міжвідомчої інформаційно-аналітичної та координаційної взаємодії; по-п'яте, посилення європейського і євроатлантичного безпекових компонентів стратегічного планування; по-шосте, забезпечення узгодженості положень Стратегії з відомчими нормативно-правовими актами, що визначають компетенцію профільних структурних підрозділів МВС України, насамперед Департаменту авіаційної безпеки[2] (Petruk, 2026, p. 370-375).

Тож аналіз проєкту Стратегії дає змогу констатувати, що його прийняття здатне частково усунути дефіцит довгострокового стратегічного планування розвитку цивільної авіації, однак ефективність такого документа безпосередньо залежатиме від того, наскільки його положення забезпечуватимуть не лише визначення загальних завдань розвитку галузі, а й чіткий інституційний розподіл відповідальності за їх досягнення. У сфері авіаційної безпеки це передбачає нормативне поєднання стратегічного, компетенційного та координаційного компонентів державної політики, оскільки без визначення конкретних суб'єктів, їхніх повноважень і механізмів взаємодії стратегічні положення можуть залишитися переважно декларативними.

Висновки

За результатами здійсненого дослідження повноважень Департаменту авіаційної безпеки МВС України запропоновано їх авторську систематизацію за функціонально-цільовим критерієм із виокремленням п'яти взаємопов'язаних груп: стратегічних, нормотворчих, координаційних, контрольних й аналітико-операційних повноважень. Застосування такого підходу надало можливість комплексно висвітлити зміст адміністративно-правового статусу Департаменту і встановити, що його діяльність не обмежується виконанням окремих організаційних або забезпечувальних завдань, а охоплює практично повний управлінський цикл – від участі в стратегічному плануванні та нормопроєктній діяльності до координації, контролю, інформаційно-аналітичного забезпечення та організації реалізації відповідних управлінських рішень.

Встановлено, що Департамент авіаційної безпеки посідає особливе місце в організаційно-функціональній структурі МВС України та фактично виконує роль профільного координаційного центру у сфері авіаційної діяльності системи Міністерства. Водночас концентрація в межах одного структурного підрозділу повноважень різного функціонального спрямування зумовлює необхідність чіткого нормативного розмежування стратегічного, нормотворчого, координаційного, контрольного й аналітико-операційного напрямів його діяльності, а також визначення меж відповідальності Департаменту на кожному з відповідних етапів управлінського циклу.

За результатами аналізу Положення про Департамент авіаційної безпеки МВС України виявлено низку недоліків його понятійно-категоріального апарату. Одним із найістотніших

[1] Проєкт Стратегії розвитку сфери цивільної авіації та використання повітряного простору України на період до 2030 року та операційного плану її реалізації у 2025–2027 роках : проєкт постанови Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2025 р. № 636/42/63-25. URL: https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/1-projekt-akta.pdf

[2] Про затвердження Положення про Департамент авіаційної безпеки : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 23 черв. 2023 р. № 515. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0697-05

є використання категорії «суб'єкти авіаційної діяльності МВС» без нормативного висвітлення її змісту та чіткого визначення кола суб'єктів, яких вона охоплює. Така невизначеність ускладнює встановлення предметних меж управлінського впливу Департаменту, а отже, й однозначне визначення меж його компетенції.

З метою усунення цієї прогалини запропоновано авторську дефініцію поняття «суб'єкти авіаційної діяльності МВС», згідно з яким це визначена нормами адміністративного права система закладів, установ і підприємств, що належать до сфери управління МВС України, а також авіаційних та інших спеціалізованих підрозділів центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра внутрішніх справ України та які відповідно до визначеної компетенції здійснюють або забезпечують діяльність, пов'язану з експлуатацією повітряних суден і безпілотних авіаційних систем, застосуванням засобів радіоелектронної розвідки та радіоелектронної боротьби, а також виконанням завдань у сфері авіаційної безпеки й цивільного захисту.

Обґрунтовано, що техніко-юридична конструкція Положення про Департамент авіаційної безпеки не забезпечує належного розмежування функцій і повноважень цього структурного підрозділу. Повноваження Департаменту фактично інтегровані до розділу, присвяченого його функціям, унаслідок чого в одному нормативному блоці поєднуються основні напрями діяльності та конкретні юридичні можливості щодо їх реалізації. Такий підхід ускладнює встановлення змісту адміністративно-правового статусу Департаменту та не цілком відповідає вимогам правової визначеності й системності відомчого нормативного регулювання.

Окремо констатовано недостатню узгодженість стратегічного та відомчого рівнів правового регулювання авіаційної безпеки. Попри фактичну участь органів системи МВС України у виконанні значного комплексу безпекових, правоохоронних, координаційних та інформаційно-аналітичних завдань в авіаційній сфері, їх місце та функціональне призначення недостатньо конкретизовані в стратегічних документах розвитку цивільної авіації. Особливої актуальності ця проблема набуває в умовах воєнного стану, розвитку безпілотних авіаційних систем, трансформації характеру загроз у повітряному просторі, а також європейської та євроатлантичної інтеграції України.

У зв'язку з викладеним обґрунтовано доцільність комплексного вдосконалення Положення про Департамент авіаційної безпеки МВС України. Зокрема, запропоновано доповнити його самостійним розділом «Повноваження Департаменту», у якому систематизувати відповідні повноваження за їх функціональною спрямованістю; нормативно закріпити поняття «суб'єкти авіаційної діяльності МВС» та «єдина система авіаційної безпеки МВС»; конкретизувати предмет і межі контрольних та координаційних повноважень Департаменту; визначити механізми його взаємодії з іншими суб'єктами сектору безпеки та цивільної авіації.

Подяки

Немає.

Фінансування

Дослідження не фінансувалося.

Конфлікт інтересів

Немає.

References

[1] Arefieva, O.V., & Simkova, T.O. (2025). Mechanisms of Crisis-Response and Strategic Management in the Aviation Industry Amid the Distorting Effects of Crisis in the Postwar Period: An Institutional Perspective. *Economy and Society,* 77, 215-224. DOI: 10.32782/2524-0072/2025-77-99

[2] Bandurka, O.M., Naumenko, S.M., & Shevchenko, T.V. (2024). Legal Regulation of the Operation of Unmanned Aerial Systems in the Performance of Tasks by the National Police of Ukraine. *Bulletin of the Criminological Association of Ukraine,* 1(31), 336-353. DOI: 10.32631/vca.2024.1.28

[3] Kitsul, Yu.S., & Lysa, R.O. (2015). Functions of Public Administration Bodies. *Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Series "Law",* 32(3), 33-35. Retrieved from https://dspace.uzhnu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/6ed44989-e20f-4e22-91a5-c07906605be2/content

[4] Koteliukh, M.O. (2024). The Administrative and Legal Mechanism for Ensuring the Rule of Law: Essence and Content. *Scientific Bulletin of Public and Private Law,* 4, 124-128. DOI: 10.32844/2618-1258.2024.4.20

[5] Melnyk, S.M. (2019). Forms of Administration of Interaction Among Military Command and Control Entities in Ukraine. *Journal of the Kyiv University of Law,* 1, 106-110. Retrieved from https://chasprava.com.ua/index.php/journal/article/view/202

[6] Mykolenko, O.I., & Mykolenko, O.M. (2023). Administrative-Legal Status as a Category of Administrative Law. *Rule of Law,* 52, 65-73. DOI: 10.18524/2411-2054.2023.52.291720

[7] Nesterenko, K.O., & Kaminskyi, P.D. (2021). Control as the Primary Function of Ukraine's Public Administration Bodies. *New Ukrainian Law,* 6, 120-125. DOI: 10.51989/NUL.2021.6.17

[8] Nurullaiev I.S., & Kaminska N.V. (2025). Ensuring Aviation Safety as One of the Key Areas for Aligning Ukrainian Legislation with European Union Legislation. *Scientific Works of the State University "Kyiv Aviation Institute". Series "Air and Space Law",* 1(74), 25-35. DOI: 10.18372/2307-9061.74.19883

[9] Pai, I.I. (2025). The Competence of Entities Responsible for Preventing Corruption Risks in the Implementation of Customs Procedures: An Administrative and Legal Perspective. *New Ukrainian Law,* 1, 205-211. DOI: 10.51989/NUL.2025.1.26

[10] Petchenko, I. (2026). Improving Mechanisms for Interagency Cooperation Between the Ministry of Internal Affairs of Ukraine and Central Executive Authorities in the Field of Aviation Security. *Knowledge, Education, Law, Management,* 2(78), 245-254. DOI: 10.51647/kelm.2026.2.33

[11] Petruk, Ya.A. (2026). The Concept and Characteristics of Departmental Regulatory Acts of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine. *New Ukrainian Law,* 1, 370-375. DOI: 10.51989/NUL.2026.1.47

[12] Pohorielova, Z.O. (2023a). Organizational and Legal Approaches to Improving the Rule-Making Activities of the Cabinet of Ministers of Ukraine. Scientific Notes of NaUKMA. *Series "Legal Sciences",* 11, 77-83. DOI: 10.18523/2617-2607.2023.11.77-83

[13] Pohorielova, Z.O. (2023b). The Concept and Structure of the State's Lawmaking Activity as a Form of Human Activity. *Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Series "Law",* 1(78). DOI: 10.24144/2307-3322.2023.78.1.7

[14] Stolbovyi, V.M. (2011). State Civil Aviation Regulatory Bodies in Ukraine. *Legal Bulletin of KROK University*, 10, 89-94. Retrieved from https://library.krok.edu.ua/ua/kategoriji/zhurnali/498-pravnychyi-visnyk-universytetu-krok-10

[15] Yurchenko, M.V. (2014). The System of State Regulation of Air Transport in Ukraine: Theoretical and Legal Foundations. *Legal Bulletin. Series "Air and Space Law",* 1(30), 27-31. Retrieved from https://jrnl.kai.edu.ua/index.php/UV/article/view/8490/10314

[16] Zhuravel, Y.V. (2019). Powers and Competence as Components of the Administrative and Legal Status of Executive Authorities in Ukraine. *Scientific Notes. Series "Law",* 6, 49-53. Retrieved from https://cusu.edu.ua/ua/nz-pravo-arhiv/586-general-information/naukovi-chasopysy-tsdpu/naukovi-chasopysy-pravo/publikatsii/11517-povnovazhennya-ta-kompetentsiya-yak-skladovi-administratyvno-pravovoho-statusu-orhaniv-vykonavchoyi-vlady-v-ukrayini

Список використаних джерел

[1] Ареф'єва О. В., Сімкова Т. О. Механізми антикризового та стратегічного управління авіаційною галуззю в умовах деформації кризових впливів у післявоєнний період: інституційний аспект. *Економіка та суспільство.* 2025. Вип. 77. С. 215–224. DOI: 10.32782/2524-0072/2025-77-99

[2] Бандурка О. М., Науменко С. М., Шевченко Т. В. Нормативно-правове регулювання експлуатації безпілотних авіаційних комплексів при виконанні завдань Національної поліції України. *Вісник Кримінологічної асоціації України.* 2024. № 1 (31). С. 336–353. DOI: 10.32631/vca.2024.1.28

[3] Кіцул Ю. С., Лиса Р. О. Функції органів публічної адміністрації. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право».* 2015. Вип. 32. Т. 3. С. 33–35. URL: https://dspace.uzhnu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/6ed44989-e20f-4e22-91a5-c07906605be2/content

[4] Котелюх М. О. Адміністративно-правовий механізм забезпечення правопорядку: сутність та зміст. *Науковий вісник публічного та приватного права.* 2024. Вип. 4. С. 124–128. DOI: 10.32844/2618-1258.2024.4.20

[5] Мельник С. М. Форми адміністрування взаємодії суб'єктів військового управління України. *Часопис Київського університету права.* 2019. № 1. С. 106–110. URL: https://chasprava.com.ua/index.php/journal/article/view/202

[6] Миколенко О. І., Миколенко О. М. Адміністративно-правовий статус як категорія адміністративного права. *Правова держава.* 2023. № 52. С. 65–73. DOI: 10.18524/2411-2054.2023.52.291720

[7] Нестеренко К. О., Камінський П. Д. Контроль як основна функція органів публічної адміністрації України. *Нове українське право.* 2021. Вип. 6. С. 120–125. DOI: 10.51989/NUL.2021.6.17

[8] Нуруллаєв І. С., Камінська Н. В. Забезпечення безпеки авіації як один з ключових напрямів адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу. *Наукові праці Державного університету «Київський авіаційний інститут». Серія «Повітряне і космічне право».* 2025. № 1 (74). С. 25–35. DOI: 10.18372/2307-9061.74.19883

[9] Пай І. І. Компетенція суб'єктів запобігання корупційним ризикам при здійсненні митних процедур: адміністративно-правовий аспект. *Нове українське право.* 2025. Вип. 1. С. 205–211. DOI: 10.51989/NUL.2025.1.26

[10] Петченко І. Удосконалення механізмів міжвідомчої взаємодії МВС України з центральними органами виконавчої влади у сфері забезпечення авіаційної безпеки. *Knowledge, Education, Law, Management.* 2026. № 2 (78). С. 245–254. DOI: 10.51647/kelm.2026.2.33
[11] Петрук Я. А. Поняття та ознаки відомчих нормативно-правових актів Міністерства внутрішніх справ України. *Нове українське право*. 2026. Вип. 1. С. 370–375. DOI: 10.51989/NUL.2026.1.47
[12] Погорєлова З. О. Організаційно-правові напрями удосконалення нормотворчої діяльності Кабінету Міністрів України. *Наукові записки НаУКМА. Серія «Юридичні науки»*. 2023. Т. 11. С. 77–83. DOI: 10.18523/2617-2607.2023.11.77-83
[13] Погорєлова З. О. Поняття і структура нормотворчої діяльності держави як одного з видів людської діяльності. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2023. Т. 1. № 78. DOI: 10.24144/2307-3322.2023.78.1.7
[14] Столбовий В. М. Органи державного управління цивільною авіацією в Україні. *Правничий вісник Університету «КРОК»*. 2011. Вип. 10. С. 89–94. URL: https://library.krok.edu.ua/ua/kategoriji/zhurnali/498-pravnychyi-visnyk-universytetu-krok-10
[15] Юрченко М. В. Система державного управління авіаційним транспортом України: теоретико-правові засади. *Юридичний вісник. Серія «Повітряне і космічне право»*. 2014. № 1 (30). С. 27–31. URL: https://jrnl.kai.edu.ua/index.php/UV/article/view/8490/10314
[16] Журавель Я. В. Повноваження та компетенція як складові адміністративно-правового статусу органів виконавчої влади в Україні. *Наукові записки. Серія «Право»*. 2019. Вип. 6. С. 49–53. URL: https://cusu.edu.ua/ua/nz-pravo-arhiv/586-general-information/naukovi-chasopysy-tsdpu/naukovi-chasopysy-pravo/publikatsii/11517-povnovazhennya-ta-kompetentsiya-yak-skladovi-administratyvno-pravovoho-statusu-orhaniv-vykonavchoyi-vlady-v-ukrayini

PETCHENKO Inna
Postgraduate Student of the National Academy of Internal Affairs
03035, 1 Solomianska Sq., Kyiv, Ukraine
ORCID: https://orcid.org/0009-0001-8538-1900

Powers of the Department of Aviation Security of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine in the Field of Aviation Security

Abstract. The article is devoted to a comprehensive theoretical, legal, and applied study of the content, structure, and specifics of implementing the powers of the Department of Aviation Security of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine as a specialized subject of intra-departmental administration and coordination. The paper provides a detailed doctrinal description of the specified department and defines its legal nature as the single coordination center of public administration in the field of state aviation within the system of the Ministry of Internal Affairs. Particular attention is paid to the conceptual and categorical apparatus; based on a critical analysis of current legislation, the regulatory uncertainty of the basic category "subjects of aviation activity of the Ministry of Internal Affairs" is revealed. To eliminate this legal gap, the author proposes a definition of this concept as a normatively ordered system of bodies, aviation units, and institutions whose activities are related to the operation of aircraft, unmanned aerial systems, as well as electronic intelligence and electronic warfare tools. Within the framework of the article, a detailed critical analysis of the Regulation on the Department of Aviation Security of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine was conducted, proving that the current model of regulatory compliance does not provide a clear distinction and classification of its functions and powers. It has been established that the key management rights and duties of the unit are actually assimilated into the general text of the regulatory act, which reduces legal clarity and complicates law enforcement practice. Based on the generalization of the identified defects, the necessity of structural modernization of the Regulation is substantiated by isolating an independent section "Powers of the Department", divided into three functional blocks: rule-making, control and supervisory, and coordination-management powers. Concrete formulations of amendments are proposed, particularly regarding the normative consolidation of the right to coordinate the implementation of unmanned technologies, EW/ELINT systems, and countering aerial threats under the legal regime of martial law.

Keywords: aviation security; Department of Aviation Security of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine; powers; subjects of aviation activity of the Ministry of Internal Affairs; unmanned aerial systems; electronic warfare; legal regulation; martial law.