

Баган Я. Й.,

здобувач

Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

## ВИКОРИСТАННЯ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ ЯК УМОВА ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОNUВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

### THE USE OF FOREIGN EXPERIENCE AS A CONDITION FOR IMPROVING THE ADMINISTRATIVE AND LEGAL FRAMEWORK FOR THE OPERATION OF AIR TRANSPORT IN UKRAINE

У статті проаналізовано зарубіжний досвід публічно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту. З'ясовано міжнародні стандарти регулювання авіаційної галузі. Окреслено перспективи запозичення позитивних надбань зарубіжної практики для подальшого використання її в українських реаліях сьогодення.

**Ключові слова:** зарубіжний досвід, авіація, авіаційний транспорт, повітряний рух, законодавство, публічно-правове забезпечення.

В статье проанализирован зарубежный опыт публично-правового обеспечения функционирования авиационного транспорта. Выяснено международные стандарты регулирования авиационной отрасли. Определены перспективы заимствования положительных достижений зарубежной практики для дальнейшего использования ее в украинских реалиях современности.

**Ключевые слова:** зарубежный опыт, авиация, авиационный транспорт, воздушное движение, законодательство, публично-правовое обеспечение.

The article analyzes the foreign experience of publicly-legal provision of the operation of air transport. The international standards of regulation of aviation branch are determined. The prospects of borrowing positive achievements of foreign practice for further use in the Ukrainian realities of the present are outlined.

**Key words:** foreign experience, aviation, air transport, air traffic, legislation, public law.

**Постановка проблеми.** Одним із важливих засобів комунікації та ефективного розв'язання багатьох транспортних завдань є авіація. Попри те, що повітряний транспорт є найбільш вигідним і зручним за показниками швидкості доставки на великі відстані, він має незначну питому вагу в структурі транспортної системи держави. Підвищення показників розвитку авіаційних транспортних мереж України є одним із найважливіших завдань, що стоять перед державою в умовах інтеграції до ЄС, оскільки організація ефективної роботи повітряних мереж у відносно короткостроковій перспективі забезпечить найбільшу продуктивність міжнародних перевезень.

Водночас на тлі складної соціально-політичної та фінансово-економічної ситуації в країні, викликаної збройним конфліктом на сході України та анексією Криму Російською Федерацією, авіаційно-транспортна галузь опинилася в складному стані, що насамперед пов'язано із значним падінням попиту на авіаційні перевезення.

Зараз для українського сектору цивільної авіації характерні інституційна недосконалість, невідповідність високим стандартам безпеки, застарілість регулювання господарської діяльності, що разом негативно позначається на ефективності сектору та ускладнює інтеграцію України в міжнародний авіаційний простір [1, с. 31–34].

Водночас саме реалізація програм розвитку авіаційного транспорту, модернізація його інфраструктури та підвищення якості надання авіаційних послуг є невід'ємною частиною реформування економіки

країни. Тільки в разі змін і формування нових правовідносин, виникнення нових суб'єктів транспортної галузі та модернізації нормативно-правової бази стане можливим досягнення світового рівня авіаційної техніки і технологій, подальший розвиток високо-продуктивної авіаційно-транспортної та логістичної інфраструктури, забезпечення стандартів повітряної безпеки та екологічності, розвиток методів державного регулювання авіаційного ринку. Всього цього не можна досягти без відповідного правового забезпечення з урахуванням зарубіжного досвіду [2].

Попри велику кількість виконаних українськими вченими досліджень проблем адміністративно-правового забезпечення різних аспектів функціонування авіаційного транспорту (варто згадати роботи таких учених, як В.П. Бабак, В.Д. Бордунова, В.П. Харченко, В.О. Максимов, З.Т. Крохіна, В.З. Шестаков, Р.В. Сакач, О.І. Старіков, В.Я. Зачеса, М.М. Зінковський, В.Г. Воробйов, А.Г. Ляхов, Ю.М. Малеєв, А.Ю. Піджаков, С.Т. Гончарук, Н.В. Дараганова, І.В. Вайсберг, Є.А. Куклев, В.М. Рухлінський, А.В. Ліньков, М.В. Кармізов, А.С. Бичков, А.В. Філіпов, М.С. Кулик, А.О. Собакарь, А.І. Харук тощо), закордонна практика в них розглядається однобічно, переважно в межах констатації позитивних досягнень і без обґрунтування можливостей подальшого використання її надбань в Україні.

Водночас саме зарубіжний досвід має багато позитивних прикладів, вміле використання яких може оптимізувати практику публічного адміністрування авіаційно-транспортної сфери в Україні.

Цими передумовами зумовлюється актуальність статті та її мета, що полягає у необхідності вивчення зарубіжної практики адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту для подальшого використання її позитивних надбань в українських реаліях сьогодення.

**Виклад основного матеріалу.** Незважаючи на проголошення світової доктрини про лібералізацію повітряного транспорту, більшість держав спрямовує свої зусилля на захист національних авіатранспортних монополій. Втілюючи в життя свою авіатранспортну політику, більшість країн використовує механізм, який поєднує в собі елементи національного та міжнародного регулювання.

Перше містить систему авіаційного законодавства та органи контролю за їх виконанням. Наприклад, діяльність повітряного транспорту США регулюється Федеральним авіаційним законом, законом про дегрегулювання авіаційного транспорту, законом про конкуренцію на повітряному транспорті і так далі. Цими законами регулюється також діяльність міжнародного повітряного транспорту на території США, діяльність американських авіакомпаній на міжнародних авіалініях. У Великій Британії – це акт про цивільну авіацію, у Нідерландах – Голландський авіаційний акт, одна із статей якого вимагає отримання спеціальної економічної ліцензії для авіакомпаній, які бажають здійснювати повітряні перевезення в Нідерландах, із Нідерландів або через них.

Міжнародне регулювання передбачає двосторонні та багатосторонні документи. Двосторонні угоди регулюють, як правило, регулярні повітряні сполучення між державами. У них містяться обов'язкові положення, які стосуються правил польотів та збереження літаків і персоналу. Деякі країни вимагають включення у двосторонні угоди положення про відповідність вимогам міжнародних конвенцій із боротьби з незаконним втручанням у діяльність повітряного транспорту і забезпечення його безпеки. Згідно з двосторонньою угодою кожна сторона призначає авіакомпанії для експлуатації договірних авіаліній. При цьому призначається або один перевізник від країни, або єдиний перевізник на кожний маршрут (якщо між країнами експлуатується декілька авіаліній), або декілька перевізників на договірні лінії. У двосторонніх угодах визначаються також комерційні права, що надаються кожній стороні, а також обмеження щодо частоти польотів і перевізників обсягів. Серед багатосторонніх документів, якими керуються країни, треба вказати міжнародні конвенції та угоди. Однак пріоритетне значення мають все ж таки двосторонні угоди. У більшості з них містяться посилання на багатосторонні угоди та конвенції, які зобов'язуються виконувати країни, що домовляються.

Отож державами вироблений політико-правовий механізм, за допомогою якого здійснюється регулювання міжнародних повітряних сполучень, так само як і втілення в життя авіатранспортної політики. Важливим складником цього механізму є відповідні державні органи. Вони здійснюють функції щодо управління внутрішньою системою цивільної авіа-

ції своєї країни та регулювання міжнародних відносин у сфері повітряного транспорту. Природно, що основним завданням механізму державного регулювання міжнародно-економічних відносин у сфері повітряного транспорту є втілення в життя авіатранспортної політики держав, спрямованої на захист інтересів національних авіатранспортних компаній на ринках перевезень.

Нині у світовій практиці є три основні організаційно-правові форми систем управління повітряним рухом, що забезпечують координацію між цивільними та військовими аeronavіgаційними службами (органами). Перша передбачає створення державовою єдиною системи (служби, організації), забезпечує аeronavіgаційне обслуговування повітряних суден незалежно від їхньої належності до видів авіації (цивільної, державної, експериментальної). Найбільш типовими прикладами таких єдиних аeronavіgаційних систем є служби та організації США, Німеччини та Російської Федерації [3, с. 53–54].

ША притаманна модель окремої авіаційної влади FAA (Federal Aviation Administration of the United States), тобто Федеральної авіаційної адміністрації США. Американська модель державної авіаційної влади має свої особливості. Це відомство підпорядковується структурі Міністерства транспорту, але формально. В усіх питаннях регулювання авіаційної діяльності вона має статус найвищого ступеня в складній ієархії виконавчої влади в США. Всі функції, права та обов'язки надаються їй безпосередньо вищим законодавчим органом держави. Керівник FAA призначається лише Президентом країни та затверджується Конгресом США. Тож FAA виконує лише ті вимоги транспортного Міністерства, які стосуються всіх видів транспорту в державних, а не регіональних масштабах. У США питання регулювання діяльності цивільної авіації вирішуються самостійними окремими департаментами [4; 5, с. 93–94].

Наприклад, Державний департамент зовнішньої політики повітряних перевезень розробляє зовнішню політику та особливості вирішення питань цивільної авіації. Також він визначає політику в International Civil Aviation Organization (ICAO), підписуючи і ратифікуючи погодження повітряних перевезень, двосторонні договори та домовленості стосовно сертифікації перевезень і повітряних можливостей. Департамент торгівлі підтримує розвиток торгівлі, пов'язаної з цивільною авіацією, видаючи ліцензії, без яких стає неможливим будь-який експорт. Департамент транспорту керує процесом двосторонніх угод стосовно повітряних перевезень, займаючись управлінською та координаційною діяльністю з питань закупівлі устаткування FAA. Йому підпорядковуються державна авіаційна система влади США – власне, FAA, тобто Федеральна авіаційна адміністрація. На неї безпосередньо покладено функції керування повітряним рухом, управління та контролю за виконанням вимог безпеки авіації. Крім того, FAA має право на офіційні дії щодо сертифікації та видачі сертифікатів аеропортам, експлуатантам та іншим особам – як фізичним, так і юридичним,

якщо їхня діяльність пов’язана з цивільною авіацією. Також адміністрація займається реєстрацією повітряних апаратів, видачею посвідчень авіаційному персоналу та технічному складу. Федеральна авіаційна адміністрація діє в структурі Міністерства транспорту формально, а її керівництво призначається Президентом і затверджується Конгресом США [5, с. 93–94].

В основу системи регулювання авіаційної діяльності в США покладено такі принципи: – вищий орган держави забезпечує захист як своїх прав, так і прав підлеглих; у рішеннях питань управління авіації має незалежні повноваження; несе відповідальність є лише перед вищим органом влади; фінансова і функціональна діяльність є прозорою та відкритою; планування відбувається на основі аналізу та прогнозів; авіаційне управління публічно звітується перед платниками податків; нагорода відбувається залежно від кінцевих результатів діяльності [5, с. 93–94].

У Великій Британії владними повноваженнями у сфері функціонування авіаційного транспорту наділено Міністерство транспорту та економічно самостійне Управління цивільної авіації (CAA), яке не входить до складу відповідного міністерства. До речі, однією з основних функцій Міністерства транспорту Великої Британії є розроблення спільноти політики з іншими зацікавленими відомствами щодо діяльності англійських авіакомпаній, аеропортів країни і самого Управління цивільної авіації (CAA), а також прийняття необхідних нормативних актів у галузі цивільної авіації, включно з нормами з безпеки польотів, ліцензування льотного складу та аеродромів, а також сертифікація авіакомпаній і повітряних суден [6, с. 114].

У Канаді система управління авіаційно-транспортною галуззю так само, насамперед, представлена Міністерством транспорту Канади, проте є також певні відмінності, що полягають, по-перше, у наявності двох самостійних блоків авіаційних служб: щодо системи повітряного руху та аеропортів, а по-друге – в інших функціональних блоках Мінтрансу, зокрема в юридичній службі, є відділи, які займаються повітряним транспортом [6, с. 114].

Наявна сьогодні тенденція лібералізації способів державного регулювання, відмови від жорсткої системи управління, яка свого часу зробила досить сприятливий вплив на розвиток авіації деяких країн, зокрема Японії. Завдяки суттєвому обмеженню допуску іноземного капіталу у сферу авіаційного транспорту Японія забезпечила пріоритетний розвиток власних виробництв, компаній, посиливши вже наявну нормативну базу прийняттям багатьох концептуальних законодавчих актів, що регулюють державний вплив на конкурентну боротьбу в галузі авіації. Залишається фактом те, що послаблення державної регламентації призвело до посилення конкуренції та підвищення ефективності функціонування діяльності авіакомпаній. Згодом зміна державної політики в бік розкріпачення господарської ініціативи призвела до повної або часткової «приватизації» певних господарських функцій державних

органів. Це чітко виявилося в ряді країн, особливо в Японії, де за допомогою методів податкового і кредитного регулювання держава визначає найважливіші напрями розвитку інфраструктури цивільної авіації [6, с. 114].

Для України питання прямого державного втручання в авіаційну галузь залишаються актуальними і життєво необхідними. Це стосується, перш за все, правової регламентації забезпечення безпечної діяльності цивільної авіації та використання повітряного простору, а також правового забезпечення економічного складника цієї діяльності.

У Федераційній Республіці Німеччині аeronавігаційне обслуговування від імені держави забезпечує комерційна організація DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH), підвідомча Міністерству транспорту, будівництва і міського розвитку ФРН. Ця організація фінансується переважно за кошти, одержувані як плата за аeronавігаційне обслуговування польотів повітряних суден (німецьких і закордонних) відповідно до ст. 15 Чиказької конвенції 1944 р.

У Російській Федерації аeronавігаційне обслуговування від імені держави здійснює Державна корпорація з організації повітряного руху, що має організаційно-правовий статус комерційної організації – федеральне державне унітарне підприємство. Ця корпорація має 15 філій, що являють собою один головний центр, сім зональних, шістдесят районних і двадцять дев’ять допоміжних центрів управління повітряним рухом.

Вищенаведені приклади не є вичерпними, проте вони ілюструють деякі з форм, що прийняті в різних державах, а в рамках єдиних національних кордонів можуть існувати кілька систем [3, с. 55].

Аналіз чинного законодавства Франції у сфері державного регулювання діяльності цивільної авіації та організаційно-правових форм підприємств показує, що аеропорти у Франції є економічно незалежними підприємствами акціонерного типу, незважаючи на різницю у формах власності (тобто належність контрольного пакета акцій). У Франції аеропорти експлуатуються на основі режиму концесії або наділяються автономним статусом і підпорядковуються Міністерству цивільної авіації. Державне регулювання діяльності аеропортів здійснюється у Франції Генеральною дирекцією цивільної авіації, що входить до складу Міністерства транспорту. Зв’язок аеропортів із Генеральною дирекцією здійснюється через її регіональні відділення (ст. 86 Кодексу цивільної та комерційної авіації). За прийнятою у Франції класифікацією всі аеропорти поділяються на 3 групи: аеропорти Парижа, великі аеропорти в провінції та на заморських територіях, малі провінційні аеропорти та аеродроми. Загальна кількість комерційних аеропортів становить сьогодні 87, а кількість обслугованих пасажирів перевишила 70 млн чол.

Кодексом цивільної та комерційної авіації Франції регламентовано кілька юридичних статусів управління аеропортами: – для аеропорту, що належить державі, – управління під час прямого володіння майном держави, під час здачі в концесію облад-

нання аеропорту та комунікацій; – для аеропорту, що належить іншим особам, ніж держава, – це управління власника за договором (або без договору, що пов’язує його з державою); – управління з викупу.

Використовуються, як правило, дві форми правління: корпоративна і концесія [3, с. 56].

Помітна останніми роками лібералізація в міжнародній авіатранспортній політиці, що виявляється в різних варіантах «дерегулювання», зовсім не означає, що держави, які слідують курсом певного послаблення свого втручання в діяльність авіакомпаній, відмовляються від регулювання діяльності повітряного транспорту. Інакше кажучи, у міжнародній практиці прослідковуються два протилежні напрями авіатранспортної політики держав. Прихильники першого віддають перевагу методам прямого державного втручання в діяльність повітряного транспорту. Цей напрям увійшов у практику тих урядів європейських країн, які не вірять в ефективність «вільної конкуренції», покладеної США в основу політики «дерегулювання». Такі країни (насамперед – Франція, скандинавські країни, Італія та інші) надають перевагу державному регулюванню авіаційних тарифів, маршрутів, частоти польотів тощо.

Протилежну позицію займають США, де активно реалізується політика «відкритого неба», «вільної конкуренції» на ринку авіаційних перевезень і «дерегулювання» відповідних відносин. Водночас Велика Британія перебуває на межі між означеними напрямами – від державного до ліберального спрямування.

З іншого боку, італійська сторона вважає, що політика необмеженої конкуренції неминуче приведе до відповідної міри – державного захисту національних авіакомпаній, що пов’язано з необхідністю запобігання банкрутству авіаперевізників шляхом їх субсидіювання. Італія підтримує концепцію багатостороннього регулювання в межах Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА).

Взаємодія цивільної та державної авіації в багатьох розвинених країнах відбувається на основі визначеного ІКАО принципу цивільно-військового співробітництва та координації за організації аеронавігаційного обслуговування в рамках концепції гнучкого використання повітряного простору, не проводячи поділу між користувачами повітряного простору, а також у сфері спільного використання аеродромів [7, с. 65–66].

Найбільш ефективним інструментом інтеграції національних авіамереж є створення авіаційної системи на основі принципу “Hub & Spoke”. Модель “Hub & Spoke” являє собою систему, центром якої є головний аеропорт, а крізь нього проходять напрями руху до інших аеропортів. Принцип був розроблений як один із результатів дерегуляції ринку авіаперевезень США. До створення цієї системи авіакомпанії працювали за принципом маршруту «пункт – пункт» (з одного пункту призначення в інший), що характеризувався низьким рівнем координації та концентрації рейсів. Новітня концепція системи “Hub & Spoke” полягала в зосередженні трафіка на одному хабі від основних менших національних

аеропортів, а потім група пасажирів доставлялася з одного хаба в інший [8, с. 124; 9]. Розвиток цієї новаторської системи дав змогу пасажирам інтегруватися із системою подорожі загалом. Однак водночас частота рейсів багатьох невеликих аеропортів скоротилася внаслідок того, що великі авіакомпанії залишили ці вузли авіамереж із метою продовження функціонування на більш прибуткових маршрутах авіахаба [9; 10, с. 73].

**Висновки.** Підбиваючи підсумок аналізу зарубіжного досвіду публічно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту, варто акцентувати увагу на можливих шляхах його започатчення для України, зокрема в частині:

- розроблення стратегії інтеграції авіаційно-транспортної системи України до єдиної транспортної системи ЄС, що враховує правові, економічні, технічні, соціальні аспекти інтеграції, а також детермінанти, які визначають безпечність розвитку авіаційних перевезень. На відміну від водних і залізничних транспортних мереж, авіамережі України не потребують повної реконструкції відповідно до стандартів ЄС, а отже – значного обсягу інвестицій;

- використання можливостей фінансового авіалізингу;

- переходу від концепції єдиної транспортної системи до ідеї створення мультимодальних коридорів і регіональних транспортно-логістичних систем на основі важливих вантажних напрямків, наявної регіональної транспортної інфраструктури: шляхів сполучення, транспортних підприємств, оптових торгових баз, складських приміщень, а також товарних бірж, банків, телекомунікаційних систем та інформаційних центрів;

- створення державної системи управління діяльністю авіації загального призначення з обов’язковим включенням до неї представників громадських авіаційних організацій (такий підхід поширений у США, Канаді і країнах ЄС та дає змогу державі ефективно регулювати діяльність авіації загального призначення з урахуванням думки авіаційного бізнесу);

- регуляторного, законодавчого та фінансового забезпечення розвитку авіаційної медицини;

- забезпечення належного нормативно-правового регулювання інших, окрім цивільної та державної, видів авіаційної діяльності;

- забезпечення достатньої незалежності Державної авіаційної служби України від Міністерства інфраструктури України;

- формування ефективної системи екологічного менеджменту авіапідприємств і запровадження гнучкої екологічної політики «зелених технологій» на авіаційному транспорті України;

- імплементації міжнародних стандартів щодо охорони навколошнього природного середовища від шумових впливів та емісії авіаційних двигунів;

- правової підтримки розвитку напряму використання електричних літаків;

- інформаційного забезпечення авіаційної діяльності, зокрема формування в Повітряному кодексі України окремого розділу.

**ЛІТЕРАТУРА:**

1. Антошина Н.І. Система державного регулювання авіаційних перевезень в Україні. Інвестиції: практика та досвід. 2013. № 23. С. 31–34.
2. Забелина Д.В. Транспорт как сфера правового регулирования в России и США. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transport-kak-sfera-pravovogo-regulirovaniya-v-rossii-i-ssha/>
3. Лебедєва М.Ю. Правовой статус и управление аэропортами в странах-членах ИКАО. Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2015. № 216. С. 52–57.
4. Балашов Б.С. Оргструктуры и функции ведомств гражданской авиации. Современные условия на мировом воздушном транспорте и гражданская авиация стран Восточной Европы: симпозиум ICAO (29–31 октября 1991 г.). Санкт-Петербург, 1992. С. 52–53.
5. Демченко Д.О. Особливості державного регулювання авіаційної галузі США: досвід для України. Економіка та держава. 2012. № 10. С. 93–95.
6. Солов'єва Т.Л. К вопросу государственного регулирования на воздушном транспорте. Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2011. № 170. С. 113–116.
7. Коштей Е. Регулирование гражданской авиации в мире: от истории к настоящему. Право и государство. 2014. № 3. С. 64–68.
8. Гинзбург Е.С. Калининградский авиаход и его роль в российских пассажирских перевозках. Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. 2009. Вып. 1. С. 122–126.
9. Чернега О.Б., Дорофеева Х.М. Стратегія інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору Європейського Союзу. Економіка. Управління. Інновації. 2015. № 1. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui\\_2015\\_1\\_41](http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2015_1_41).
10. Иванов В.В. Кузнецов А.В. Стратегии формирования московского хаба на основе международных технологий создания крупных авиаузлов. Российский внешнеэкономический вестник. 2013. №. 2. С. 71–82.

Білоус О. В.,  
здобувач кафедри адміністративного та господарського права  
Запорізького національного університету

## ОСОБЛИВОСТІ ТЛУМАЧЕННЯ ЄВРОПЕЙСЬКИМ СУДОМ ІЗ ПРАВ ЛЮДИНИ ПОНЯТЬ АДМІНІСТРАТИВНОГО СУДОЧИНСТВА НА ПРИКЛАДІ ПОНЯТТЯ «СУД, ВСТАНОВЛЕНИЙ ЗАКОНОМ»

### FEATURES OF THE INTERPRETATION BY THE EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS OF THE CONCEPTS OF ADMINISTRATIVE JUSTICE ON THE EXAMPLE OF THE CONCEPT OF “A COURT ESTABLISHED BY LAW”

Досліджується підхід Європейського суду з прав людини до тлумачення поняття «суд, встановлений законом». Зроблено висновок про послідовність ЄСПЛ у застосуванні еволюційного тлумачення для розширення змісту зазначеного поняття, а також про посилання ЄСПЛ на загальні принципи тлумачення Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод під час визначення змісту певних понять. Вказано на логічну помилку, що була допущена ЄСПЛ під час визначення змісту поняття «суд, встановлений законом» у справі «Сокуренко і Стригун проти України», а також на те, що відсутність належного мотивування ЄСПЛ свого рішення не дає зрозуміти логіку, яка була використана судом під час вирішення зазначеної справи.

**Ключові слова:** ЄСПЛ, Конвенція про захист прав людини та основоположних свобод, тлумачення понять адміністративного судочинства, суд, встановлений законом.

Исследуется подход Европейского суда по правам человека к толкованию понятия «суд, установленный законом». Сделан вывод о последовательности ЕСПЧ в применении эволюционного толкования для расширения содержания этого понятия, а также о ссылке ЕСПЧ на общие принципы толкования Конвенции при определении содержания определенных понятий. Указано на логическую ошибку, которая была допущена ЕСПЧ при определении содержания понятия «суд, установленный законом» в деле «Сокуренко и Стригун против Украины», а также на то, что отсутствие надлежащего мотивирования ЕСПЧ своего решения не позволяет понять логику, которая была использована судом при решении указанного дела.

**Ключевые слова:** ЕСПЧ, Конвенция по защите прав человека и основных свобод, толкование понятий административного судопроизводства, суд, установленный законом.

Having discovered the ECHR's approach to the determination of the meaning of the legal concept "court established by law", it is concluded, that ECHR is consistent with its doctrine of evolutionary development of the meaning of this concept during its practice and is basing its interpretation on the general principals of the Convention interpretation, while establishing a meaning of particular concepts. Furthermore, author states that the ECHR has committed an error in its judgment in the "Sokurenko and Strygun v. Ukraine" case, adducing inexplicable reasoning in support for its decision, which considerably obstructs clear understanding of the ECHR logic applied in this case.

**Key words:** ECHR, Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms, interpretation of concepts of administrative legal proceedings, court established by law.

Наближення України до європейського правового співтовариства пов'язане, перш за все, із утвердженням стандартів прав людини. Водночас адміністративне судочинство є тією специфічною складовою частиною національного правосуддя, яка спрямована на утвердження прав людини у правовідносинах із державою. Саме тому утвердження стандартів прав людини в адміністративному судочинстві є найбільш дієвим обмеженням втручання держави в права людини, і саме адміністративним судам належить застосовувати практику Європейського суду з прав людини (далі – ЄСПЛ), перш за все, зобов'язуючи таким способом державу дотримуватись своїх міжнародних зобов'язань.

Водночас застосування практики ЄСПЛ не може здійснюватися без розуміння логіки, яку застосовує ЄСПЛ під час тлумачення Конвенції. Наприклад, ст. 17 Закону України «Про виконання рішень та застосування практики Європейського суду з прав людини» визначено, що суди застосовують під час розгляду справ Конвенцію про захист прав та основоположних свобод (далі – Конвенція) та практику

Європейського суду з прав людини як джерело права [1]. При цьому законодавство не обмежує сферу застосування гарантій Конвенції виключно тими з них, що мають матеріальний зміст.

Зазначені положення зобов'язують суди як розуміти зміст правил, відповідно до яких ЄСПЛ тлумачить Конвенцію, так і застосовувати такі правила.

Ба більше, за змістом ч. ч. 1, 2 ст. 6 Кодексу адміністративного судочинства (далі – КАС) України суд під час вирішення справи керується принципом верховенства права, відповідно до якого, зокрема, людина, її права та свободи визнаються найвищими цінностями та визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Суд застосовує принцип верховенства права з урахуванням судової практики Європейського суду з прав людини [2]. Із зазначеного випливає те, що законодавець поклав на суди обов'язок щодо врахування практики Європейського суду з прав людини під час вирішення судових справ і застосування законодавства України, зокрема під час визначення змісту певних правових положень.