

Д. О. Демченко,
аспірант кафедри державної політики та управління політичними процесами,
Національна академія державного управління при Президентіві України

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА В СФЕРІ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ: ОСОБЛИВОСТІ ТА ОСНОВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ

Представлена наукова стаття присвячена дослідженню сучасного стану державного управління повітряним транспортом України, особливостей і основних напрямів розвитку державної політики в сфері повітряного транспорту України і містить авторські погляди щодо існуючих управлінських проблем у повітряному транспорті. У підсумку представлено узагальнене визначення повітряного транспорту та окреслені пропозиції удосконалення чинного законодавства України в сфері державного управління на повітряному транспорті, що може слугувати підґрунтям при розробці відповідного нормативного регулювання.

Presented research paper investigates the current state of governance in air transport in Ukraine, the features and guidelines for the development of public policy in the sphere of air transport in Ukraine and contains the author's views on current management problems in air transport. As a result represented a generalized definition of air transport and outlined proposals to improve the current legislation of Ukraine in the sphere of public administration of air transport, which can serve as a basis for developing an appropriate regulatory.

Ключові слова: транспорт, повітряний транспорт, авіаційний транспорт, авіація, цивільна авіація, державна авіація, державне управління, виконавча влада, законодавство, нормативно-правове забезпечення.

Key words: transport, air transport, air transport, aviation, civil aviation, government aviation, public administration, the executive, legislation, regulatory support.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Транспорт відіграє одну із провідних ролей у економічних відносинах будь-якої сучасної держави. Слід зазначити, що повітряний транспорт порівняно із іншими видами транспорту є молодшим та досить ризикованим, у зв'язку з чим менше розповсюдженим. Проте з розвитком сучасних технологій повітряний транспорт завдяки своїй швидкості та всеосяжності поступово набуває все більшого впровадження. Так, за статистичними показниками, у 2011 році в Україні продовжувалось динамічне зростання попиту на ринку авіаперевезень: комерційні перевезення пасажирів, вантажів та пошти упродовж року здійснювали 36 вітчизняних авіакомпаній, виконано 105,3 тис. комерційних рейсів (темп зростання — 106,5%). Послугами українських авіакомпаній скористалось 7,5 млн пасажирів, це майже на 23 % більше показника 2010 року. Кількість перевезеного вітчизняними авіакомпаніями вантажу та пошти у звітному році склала 92,1 тис. тонн, що на 4,8 % більше, ніж за попередній 2010 рік [1].

Проте, слід зазначити, що, незважаючи на європейські тенденції розвитку української економіки, повітряний транспорт розвивається досить повільно, існуюча матеріальна технічна база цієї сфери є застарілою та не відповідає світовим стандартам, що негативно впливає на якість надаваних послуг й в цілому стримує розвиток усіх соціально-економічних процесів у державі. Саме тому, на наш погляд, назріла негайна необхідність реформування усієї системи повітряного транспорту України, починаючи із системи державного управління. Зазначе-

ним і зумовлюється актуальність обраної теми дослідження.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Питання державного управління та нормативного забезпечення авіаційної діяльності аналізуються у працях Г.М. Михайлова, О.Г. Хороманської, І.А. Холіної, І.І. Соколи, Є.Т. Шереметьєвої, В.Д. Бордунова тощо. Окрім цього чимало теоретичних кроків у розвитку нової парадигми державного управління вже зробили вітчизняні дослідники: В. Авер'янов, В. Бакуменко, В. Бодров, В. Бондаренко, В. Князев, В. Крисаченко, О. Лебединська, І. Надольний, М. Пірен, Я. Радиш, В. Ребкало, І. Розпутенко, Г. Ситник, А.Шкляр та ін. Проте узагальненого дослідження особливостей та основних напрямів розвитку державної політики в сфері повітряного транспорту України не проводилося, що також обґрунтовує доцільність проведеного аналізу.

ФОРМУВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою наукової статті є аналіз сучасного стану державного управління на повітряному транспорті в Україні з визначенням перспективних напрямів його удосконалення. Задля досягнення зазначеної мети основними завданнями дослідження статті стали наступні: розмежувати поняття "авіаційний транспорт" та "повітряний транспорт; визначити та проаналізувати державну політику в сфері повітряного транспорту в Україні та обґрунтувати основні напрями її подальшого формування.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Повітряний транспорт відіграє важливу роль не тільки у внутрішньодержавних процесах, але й на світовому рівні. Так, за даними Міжнародної організації міжнародної цивільної авіації (ІКАО), послугами міжнародного повітряного транспорту в 2005 році скористалися близько 1,6 млрд пасажирів; було перевезено 40 млн вантажів. Завдяки ефективній та стабільній діяльності міжнародного повітряного транспорту склалася і успішно функціонує глобальна мережа міжнародних повітряних сполучень [2, с. 8].

Вантажні і пасажирські перевезення, що здійснює вітчизняний повітряний транспорт, займають незначне місце у загальному обсязі транспортних послуг. Але головна перевага повітряного транспорту полягає в швидкості доставки пасажирів і термінових вантажів на великі відстані (середня відстань доставки 1 пасажирів повітряним транспортом у 10—15 разів більша від аналогічної на залізничному транспорті) [3, с. 87].

Проте, незважаючи на зазначені переваги, система повітряного транспорту знаходиться у занепадаючому стані. Так, серед головних проблем повітряної підгалузі можна назвати наступні: комплектація парку, будівництво і реконструкція об'єктів авіаційно-виробничої інфраструктури, структурна реорганізація керування авіаційним транспортом, підвищення конкурентоздатності вітчизняних авіакомпаній.

Під поняттям "авіаційний транспорт" розуміються усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден. Сукупність правових норм, що регулюють відносини між цими підприємствами та споживачами транспортних послуг в сфері авіації, утворює Повітряне право України.

Повітряний транспорт також трактують як вид транспортних комунікацій транспорту, де у якості транспортного засобу для перевезення пасажирів, пошти і вантажів використовуються транспортні засоби (повітряні судна авіації — літаки, вертольоти, гелікоптери та ін.) [4].

Таким чином, більшість науковців повітряний транспорт ототожнюють зі авіацією або авіаційним транспортом.

Основні засади функціонування повітряного транспорту як однієї із складових системи транспорту України закладено в Законі України "Про транспорт" та в спеціальному кодифікованому нормативному акті — Повітряному кодексу України.

Проте, незважаючи на досить детальну регламентацію авіаційної діяльності, чинне законодавство України апелює одночасно двома категоріями — "авіаційний транспорт" та "повітряний транспорт", які, як правило, застосовуються як синоніми.

Так, у ст. 32 Закону України "Про транспорт" зазначається, що до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту [5].

Таким чином, зазначений закон не використовує таке поняття, як "повітряний транспорт", а чітко регулює лише діяльність авіаційного транспорту.

Повітряний кодекс України (надалі — ПКУ) як основоположний акт, що регулює діяльність зазначеного виду транспорту, взагалі не містить визначення ні авіаційного, ні повітряного транспорту. Проте ст. 1 ПКУ серед визначень, що застосовуються у кодексі, закріплює, що авіаційним перевізником (авіаперевізник) є суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажів, пошти повітряним транспортом [6]. Таким чином, ПК України не містить чіткого розмежування цих категорій.

У наведеному положенні нового Повітряного кодексу України так і не сформульовані правові основи вирішення протиріччя, яке виникло ще під час практичної діяльності при оформленні відповідної документації у процесі організації перевезень у межах суверенного по-

вітряного простору та за його межами, а також при трактуванні термінів у нормативно-правових актах та у спеціальній юридичній літературі таких понять і категорій, як "авіаційний транспорт" та "повітряний транспорт". Проте ще під час доробки проекту нового Повітряного кодексу України вчені неодноразово наголошували про необхідність врахування того факту, що ІКАО при перевиданні у 2004 році важливого для всіх користувачів повітряного простору нормативно-правового документа "Керівництво по регулюванню міжнародного повітряного транспорту" у передмові підкреслила, що питання польотів "виходять за межі даного Керівництва", оскільки термін "авіація" часто некоректно використовується замість терміна "повітряний транспорт". При цьому робився висновок, що "повітряний транспорт" є більш конкретним терміном, що стосується аспектів перевезення повітрям (зазвичай комерційним повітряним транспортом), а "авіація" є загальним терміном, який включає значно більше аспектів, таких як польоти військових, державних та приватних повітряних суден, виробництва повітряних суден, аеронавігацію, некомерційні повітряні перевезення й спеціальні авіаційні послуги [7, с. 8].

Щодо застосування категорії "повітряний транспорт", то вона є досить розповсюдженою у міжнародних актах, а саме — Угоді про міжнародний повітряний транспорт від 07.12.1944 [8] та Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, підписану у Чикаго 7 грудня 1944 року (Документ ІКАО 7300/3, 1963 рік) [9]. Проте зазначені акти лише застосовують цей термін, при цьому не надаючи його чіткого визначення.

Таким чином, на наш погляд, з позиції перевезень у повітряній сфері, тобто з урахуванням чіткої мети — транспортування будь-якого об'єкта, доцільно застосовувати саме категорію повітряний транспорт.

Державне регулювання на повітряному транспорті полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення. Державна політика у сфері повітряного транспорту являє собою сукупність цілей, завдань, пріоритетів, принципів, стратегічних програм і планових заходів, які розробляються і реалізуються органами державної влади, що дозволяє державі досягти обумовлених цілей у авіаційній галузі, використовуючи правові, економічні, адміністративні та інші методи і засоби впливу, спираючись на ресурси, наявні в її розпорядженні. Особливістю вказаної державної політики є те, що, по-перше, вона тісно пов'язана як із зовнішньополітичними та й внутрішньодержавними процесами у країні; по-друге, має великий вплив на розвиток всіх соціально-економічних відносин; по-третє, забезпечується системою органів державного управління на чолі з главою держави; по-четверте, є досить динамічною та матеріально-витратною; по-п'яте, потребує постійного контролю та корегування з боку держави.

При цьому слід зазначити, що формування державної політики та стратегії розвитку повітряного транспорту України знаходиться у досить недорозвинутому стані. Так, ще у 1996 році урядом України було зазначено, що прийняті за останні роки рішення Президента України та Кабінету Міністрів України про забезпечення розвитку цивільної авіації Міністерство транспорту і Державний департамент авіаційного транспорту виконали не повною мірою: не вирішено питання безпеки польотів, не розроблено необхідної нормативної бази, авіапідприємства перебувають у складному фінансовому становищі. Залишилося неконтрольованим створення великої кількості авіаперевізників, що свідчить про відсутність дійового контролю за діяльністю цивільної авіації. Вжиті Міністерством транспорту у поточному році заходи щодо поліпшення роботи Державного департаменту авіаційного транспорту не дали очікуваних результатів. Керівники Укрaviaтранс не зробили висновків з рішень колегії Міністерства, не перебудували роботу в напрямі підвищення її ефективності, що свідчить про їх неспроможність проводити державну політику в цій галузі на

належному рівні (Постанова КМУ "Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації" від 28.12.1996 № 1587).

Внаслідок зазначеної негативної урядової оцінки Кабінетом Міністрів України були схвалені невідкладні заходи поліпшення діяльності цивільної авіації та затверджено Концепцію розвитку цивільної авіації України. Проте зазначена Концепція дуже стисло закріплює основоположні засади державного управління в авіаційній сфері, які на сьогодні вже повністю застаріли та не відповідають чинному повітряному законодавству.

У 2008 році Кабінетом Міністрів України було затверджено Стратегію розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року (Розпорядження КМУ від 27.12.2008 № 1656-р), яка також має підзаконний характер та регулює дуже вузьку низку питань, присвячених лише авіаційній промисловості, не торкаючись при цьому транспортних питань.

Таким чином, на сьогодні в Україні відсутній узагальнений та системний законодавчий акт, який закріплював би основоположні засади державного регулювання авіації в Україні в загалі та системи державного управління повітряним транспортом зокрема. І в цьому аспекті досить корисним може бути відповідний досвід Росії, де ще у 1998 році було прийнято Закон "Про державне регулювання розвитку авіації", в якому на законодавчому рівні було визначено поняття, цілі та принципи державного регулювання цивільною авіацією, особливості економічних відносин у сфері розвитку авіації, а також шляхи забезпечення виконання цього закону.

Проте, за відсутності зазначеного закону, основоположним актом у сфері державного регулювання в сфері повітряного транспорту є Повітряний кодекс України, в якому досить у стислому вигляді закладено систему відповідного державного управління.

Так, як зазначається у ПКУ верховне керівництво в сфері державного регулювання на повітряному транспорті здійснює Президент України та Кабінет Міністрів України, які забезпечують реалізацію державної політики розвитку авіації України відповідно до Конституції та законів України.

Проте, враховуючи, що за законодавством України авіація поділяється на цивільну та державну авіацію (ч. 4 ст. 4 ПКУ), то й діаметрально-протилежним чином розрізняється відповідна система державного управління.

За ст. 5 ПКУ уповноважений орган з питань цивільної авіації реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації за такими напрямками: здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки; створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання авіаційних робіт та польотів авіації загального призначення; організація використання повітряного простору України; представництво України в міжнародних організаціях цивільної авіації та у міжнародних відносинах з питань цивільної авіації.

Вказані напрями реалізуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації шляхом: розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України; сертифікації суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності; ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом та надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам; здійснення постійного нагляду та інспектування дотримання встановлених законодавством, у тому числі авіаційними правилами України, вимог. Уповноважений орган з питань цивільної авіації є уповноваженим та незалежним органом щодо забезпечення використання повітряного простору України суб'єктами авіаційної діяльності, нагляду за забезпеченням аеронавігаційного обслуговування. З метою вжиття заходів до забезпечення безпеки авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації взаємодіє з правоохоронними органами, органами виконавчої влади

Так, у сучасній Україні безпосереднє державне управління цивільною авіацією покладено на Державіаслужбу. При цьому слід зауважити, що враховуючи, що

згідно із Положенням про державну авіаційну службу України від 6 квітня 2011 року діяльність Державіаслужби спрямовується і координується через Віце-прем'єр-міністра України — Міністра інфраструктури України, то слід зазначити, що у сьогоденних умовах Державіаслужба не входить до складу Міністерства інфраструктури України, проте координується відповідним міністром. Що ж стосується Міністерства інфраструктури, то Міністерство інфраструктури України було утворене 9 грудня 2010 року шляхом реорганізації Міністерства транспорту та зв'язку України [10].

Міністерство інфраструктури України є правонаступником Міністерства транспорту та зв'язку України (крім прав та обов'язків, пов'язаних із реалізацією функцій у сфері телекомунікацій, користування радіочастотним ресурсом України, надання послуг поштового зв'язку), а також Міністерства культури і туризму України в частині функцій з реалізації державної політики у сфері туризму [11].

Міністерством керує Віце-прем'єр-міністр України — Міністр інфраструктури України. Через нього Кабінет Міністрів України спрямовує і координує діяльність таких центральних органів виконавчої влади: Державна авіаційна служба України; Державна автотранспортна служба України; Державна служба автомобільних доріг України; Державна служба зв'язку України; Державна служба морського та річкового транспорту України; Національне агентство з питань підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу та реалізації інфраструктурних проектів.

Щодо структури Державіаслужби України, то на сьогодні вона складається із шести департаментів, двох управлінь та чотирьох спеціальних секторів

При цьому слід зазначити, що, якщо у Державній авіаційній адміністрації України за попередніми нормативними актами було чітко встановлено граничну чисельність працівників апарату (115 — за Постановою від 11 липня 1992 р. № 392 [12], 112 — за Постановою від 8 червня 1998 р. № 815 [13]), то у чинному Положенні про державну авіаційну службу України від 6 квітня 2011 року вказано, що граничну чисельність державних службовців та працівників Державіаслужби України затверджує Кабінет Міністрів України.

На наш погляд, діюча структура спеціального органу державного управління цивільною авіацією є більш оптимальною, бо її елементи чітко упорядковані, що надало змогу із збереженням працюючого контингенту скоротити керівний склад, а відповідно забезпечити прискорення вирішення нагальних питань без зайвої бюрократії та зекономити відповідні бюджетні кошти на утримання Державіаслужби України.

Щодо повноважень Державіаслужби, то, незважаючи на значну структурну перебудову, повноваження, закріплені у Положенні про державну авіаційну службу України від 6 квітня 2011 року, значно розширені. Так, якщо повноваження Державіадміністрації нараховували лише 48 пунктів, діюча ж державіаслужба України виконує більш 300 повноважень.

Проте, незважаючи на наявні позитивні зрушення в сфері державного управління цивільною авіацією, які, перш за все, стосуються виділення спеціального центрального органу влади — Державіаслужби України, підпорядкувавши його безпосередньо Кабінету Міністрів України, все ще залишається багато проблем у визначеній сфері.

Щодо державного регулювання діяльності в галузі державної авіації, то відповідно до ст. 7 ПКУ уповноваженим центральним органом виконавчої влади у цій сфері є Міністерство оборони України.

Так, Міністерство оборони України регулює питання державної авіації в частині реєстрації та допуску державних повітряних суден та літальних апаратів, аеродромів та злітно-посадкових майданчиків, підтримання льотної придатності державних повітряних суден, допуску авіаційного персоналу до виконання польотів та проведення робіт із забезпечення польотів, охорони повітряних суден, виконання та забезпечення польотів, пошуку та рятування, випробування та прийняття в експлуатацію нових типів повітряних суден, призначених для використання в державній авіації, та здійснює норматив-

но-правове регулювання зазначених питань за погодженням із заінтересованими центральними органами виконавчої влади, які експлуатують державні повітряні судна. Якщо розробник, виробник не виконує своїх обов'язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності, Міністерство оборони України вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки польотів та підтримання льотної придатності державних повітряних суден шляхом: заборони експлуатації екземплярів або типу виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання; прийняття відповідальності на себе за виконання вищезазначених функцій; визначення відповідальної організації за виконання таких функцій.

Проте, слід зауважити, що зазначені та, на наш погляд, ґрунтовно законодавчо визначені повноваження Міноборони в сфері державної авіації майже не знайшли свого підзаконного втілення у спеціальних нормативних актах, а саме: у профільному Положенні про міністерство оборони України. Так, у Положенні про Міністерство оборони України, затвердженому Указом Президента України від 6 квітня 2011 року № 406 /2011, стосовно державної авіації закріплено лише три повноваження, зокрема: затвердження правил розслідування авіаційних подій та інцидентів у авіації Збройних Сил (класифікатор подій, які належать до інцидентів); визначення порядку забезпечення безпеки польотів авіації Збройних Сил, здійснення контролю за станом безпеки польотів, проведення розслідування авіаційних подій з повітряними суднами Збройних Сил; за дорученням Міждержавного авіаційного комітету здійснення функцій незалежної інспекції Авіаційного реєстру. Інші, закріплені у ст. 7 ПКУ повноваження Міноборони, не знайшли свого підзаконного підтвердження та конкретизації. Відсутнє й відповідне делегування вказаних повноважень й іншим виконавчим органам. Хоча також слід наголосити, що в системі Міноборони створена та діє на підставі Указу Президента України № 680/95 від 1 серпня 1995 року Головна інспекція Міністерства оборони України [14]. Проте щодо авіації, то вона лише нормативно наділена повноваженнями в сфері розслідування авіаційних подій та інцидентів в авіації Збройних Сил України (Наказ Міністра оборони України від 19.05.2010 року № 256 "Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів в авіації Збройних Сил України" [15]). У зв'язку з цим наразі незрозумілим залишається питання щодо носія повноважень, закріплених у ст. 7 ПКУ, з певним обсягом відповідальності за їх виконання або невиконання.

Зазначимо, що наразі у системі Міноборони вже зроблені певні напрацювання щодо переформатування системи державного управління в цій сфері. Так, в цілому, до структури повітряних сил України, що підконтрольні Міноборони України, відносяться: повітряні командування, Харківський університет Повітряних Сил, Державний авіаційний науково-випробувальний центр, військові частини, установи та організації безпосереднього підпорядкування. При цьому у недалекому майбутньому у рамках організаційної перебудови Повітряних Сил передбачається перехід до структури "повітряне командування — бригада (полк)". Стосовно функціональних структур Повітряних Сил ЗС України, то вони будуть представлені: об'єднаними силами швидкого реагування; основними силами оборони; силами підтримки (підсилення). Проте реформа у системі держуправління в Збройних Силах України йде досить повільно, що негативно впливає на розвиток пов'язаних в цим відносин.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК

Отже, у підсумку проведеного дослідження слід наголосити на нетотожності понять "повітряний транспорт" та "авіаційний транспорт". За нашим переконанням, у контексті транспортування та перевезень як більш конкретну інституцію доцільно застосовувати категорію "повітряний транспорт". Враховуючи, що за чинним законодавством України авіація поділяється на цивільну та державну, то й система державного управління повітряним транспортом поділяється на управління в сфері цивільної авіації, яке безпосередньо здійснюється спеціально уповноваженим цен-

тральним органом виконавчої влади — Державіаслужбою України, та на управління в сфері державної авіації, яке здійснюється Міністерством оборони України. При цьому слід зауважити, що реформи, проведені в системі цивільної авіації, мають яскраво виражений характер та направлені на оптимізацію управління, скорочення дублювання повноважень, конкретизацію носіїв управлінської відповідальності. В сфері ж управління державною авіацією ще існує багато проблем, що пов'язані із необхідністю реформування усієї системи Збройних Сил України. Тому у цьому аспекті, на наш погляд, назріла потреба розробки концептуального акта реформування системи державного управління Збройних Сил України взагалі та державної авіації зокрема. Окрім цього, з метою розвитку державної політики в сфері авіації в якості пропозиції щодо напрямків її подальшого формування слід запропонувати розробити та затвердити Закон України "Про основи державного регулювання в сфері авіації", в якому чітко визначити поняття, принципи, завдання та систему органів державного управління авіацією, матеріально-технічну основу авіаційних відносин в Україні, особливості державного управління в сфері повітряного транспорту та систему заходів забезпечення виконання вказаного закону.

Література:

1. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2011 рік [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/diyalnist/pidsumki%-20dijalnosti/23725.html>
 2. Бордунов В. Д. Международное воздушное право: учебное пособие / В. Д. Бордунов. — М.: НОУ ВКШ "Авиабизнес"; изд-во "Научная книга", 2006. — 464 с. (с.8).
 3. Шульженко Ф.П., Гайдулін О.О., Кундрік Р.С. Транспортне право: навч. посібник / Ф.П. Шульженко, О.О. Гайдулін, Р.С. Кундрік. — К.: КНЕУ, 2005. — 244 с.
 4. Повітряний транспорт [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/>
 5. Про транспорт: закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.
 6. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — № 48—49. — Ст. 536.
 7. Шереметьєва Є. Т. Теоретичні та методологічні основи дослідження повітряного права України / Є.Т. Шереметьєва // Юридичний вісник. — № 2009. — 1(10). — С. 7—11 (с. 8).
 8. Угода про міжнародний повітряний транспорт від 07.12.1944 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>
 9. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, підписану у Чикаго 7 грудня 1944 р. (Документ ІСАО 7300/3, 1963 р.) [Електронний ресурс]: <http://www.asko.kiev.ua/content/koņventsiya-o-mezhdunarodnoi-grazhdanskoj-aviatsii-1944>
 10. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади: Указ Президента України № 1085 від 9 грудня 2010 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/>
 11. Про Положення про Міністерство інфраструктури України: Указ Президента України від 12 травня 2011 № 581/2011 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/>
 12. Питання Державної адміністрації авіаційного транспорту України: Постанова КМУ від 11 липня 1992 р. № 392 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/>
 13. Питання Державної авіаційної адміністрації: Постанова КМУ від 8 червня 1998 р. № 815 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/>
 14. Про створення Головної інспекції Міністерства оборони України: Указу Президента України від 1 серпня 1995 року № 680/95 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/>
 15. Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів в авіації Збройних Сил України: Наказ Міністра оборони України від 19.05.2010 № 256 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0386-10>
- Стаття надійшла до редакції 21.06.2012 р.