

ФОРМИ ТА МЕТОДИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

КАЛЮЖНИЙ Ростислав Андрійович - доктор юридичних наук, професор, заступник директора Юридичного інституту Національного авіаційного університету з наукової роботи

УДК 342.951 : 656.7.08(042.3)

В статті на основі аналізу нормативних і літературних джерел вивчена сутність і призначення форм і методів адміністративно-правового забезпечення безпеки польотів, проведена характеристика, представлена класифікація і визначені особливості їх застосування.

Ключові слова: форма, метод, авіаційні перевезення, безпека польотів, адміністративно-правове забезпечення, авіаційний транспорт.

Проблема забезпечення безпеки авіаційних перевезень актуальна для кожної країни. Адже саме рівень безпеки польотів прямо впливає на імідж держави, розвиток економіки та транспорту в цілому. Незважаючи на стрімкий науково-технічний прогрес в галузі авіаційної техніки, проблема безпеки польотів, набула в наш час виключної соціальної гостроти. Моральні збитки у зв'язку з травматизмом чи загибеллю людей, втрата іміджу авіатранспортних підприємств, втрата підготовлених фахівців і необхідність їх заміни в суспільстві, розробка та реалізація заходів із запобігання причин транспортних пригод актуалізують названу проблему як в теоретичному, так і практичному плані. При цьому моральні витрати від льотних подій обтяжуються й матеріальним збитком, який, наприклад в США на початку 50-х років минуло століття оцінювався в 450 млн. \$, а в даний час ця цифра досягла 3 млрд. \$. Зокрема, за 2010 рік у світі з багатодвигунними повітряними суднами було зареєстровано 29 авіаційних подій. В результаті цих

катастроф загинула 831 людина в літаках і 6 чоловік на землі. Щорічно з 2000 по 2009 роки в середньому відбувалася 31 авіаційна подія, в яких гинуло по 810 чоловік [1].

Напревеликий жаль за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) країни СНД, в тому числі і Україна, визнані найнебезпечніми у галузі авіаційних перевезень. Як приклад, за останні десять років вітчизнані страхові компанії відшкодували збитків від авіаційних подій на суму понад 160 млн. гривень [2].

Все це зайвий раз підкреслює важливість забезпечення безпеки перевезень для розвитку авіаційного транспорту та необхідність вжиття комплексу заходів з підвищення рівня безпеки польотів в сучасних умовах.

Мусимо констатувати, що теоретичні та практичні проблеми забезпечення безпеки польотів завжди привертала увагу дослідників як радянського (Крохін З.Т., Шестаков В.З., Сакач Р.В., Старіков О.І., Зачеса В.Я., Зінковський Н.Н., Воробйов В.Г., Ляхов А.Г., Малєєв Ю.М., Нерсєсян А.В., Піджаков А.Ю.), так і сучасного періодів (Гончарук С.Т., Дараганова Н.В., Вайсберг І.В., Куклев Є.А., Рухлінський В.М., Лінков А.В., Кармизов М.В., Бичков А.С., Захаренков В.В., Трофімов С.В., Філіпов А.В., Кулик М.С.). Водночас їх увагу здебільшого було зосереджено на аналізові теоретико-правових питань функціонування авіаційного транспорту, організації контролю та нагляду, застосуванні заходів адміністратив-

ного примусу до учасників авіаційних перевезень за порушення встановлених правил та, незважаючи на активізацію наукових досліджень, багато питань у цій сфері залишаються ще дискусійними. Це стосується, насамперед, форм і методів організаційно-правового забезпечення авіаційних перевезень, що є недостатньо вивченим напрямом наукового пошуку. Зазначеними обставинами і обумовлюється безперечна актуальність визначення та аналізу основних форм і методів організаційно-правового забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті.

Підтримання належного рівня безпеки авіаційних перевезень знаходить своє вираження у певних формах і здійснюється різними методами. Вони показують, як і за допомогою чого реалізуються мета, задачі і функції, що стоять перед системою організаційно-правового забезпечення названої безпеки.

Традиційний підхід щодо розподілу форм адміністративної діяльності в залежності від породжуваних ними наслідків на правові і неправові [3, с. 32] властивий і формам забезпечення безпеки польотів. Існують різні класифікації правових форм, зокрема, вчені виділяють: а) за змістом: правоустановчі і правозастосовчі; б) за цілеспрямованістю: внутрішні і зовнішні; в) за способом вираження: словесні і конклюдентні [4, 5]. До неправових форм Л.В. Коваль, Д.Н. Бахрах відносять організаційні дії і матеріально-технічні операції [6, с. 151]. Ці форми використовуються державними органами кожен день у різних варіантах для забезпечення транспортного обслуговування, організації використання оргтехніки, забезпечення охорони тощо. Зміст цих форм складають різного роду організаційно-технічні та матеріально-технічні операції, які здійснюються не посадовими особами, носіями державних повноважень, а персоналом, який за своїм характером є обслуговуючим [7, с. 140]. Організаційні дії часто носять внутрішньо організаційний характер і можуть полягати в проведенні інструктажів та інспектуванні нижчестоящих органів управління, у вирішенні питань, пов'язаних із забезпеченням правильного поєднання колегіальності і єдиноначальності, в підготовці і проведен-

ні засідань, нарад, конференцій з питань забезпечення безпеки на авіаційному транспорті і підвищення ефективності державно-управлінської діяльності в даній сфері, у вивченні і узагальненні досвіду роботи державних органів, у тому числі і зарубіжного, в роз'ясненні змісту і цілей правового регулювання.

Матеріально-технічні заходи носять допоміжний характер, оскільки з їх допомогою обслуговується управлінський процес, всі форми управлінської діяльності. До їх числа можна віднести здійснення діловодства; статистичні операції; систематизацію правових актів управління; доведення управлінських рішень до виконавців. Але зазначимо, що власне здійснення державного управління, зовнішнє вираження дій органів державної влади можливе тільки у правових формах.

На підставі викладеного та враховуючи положення чинного законодавства, організаційно-правове забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті здійснюється у правотворчій, правозастосовчій та контрольно-наглядовій формах. Остання знаходить своє виявлення у контрольно-наглядовій діяльності, яка дає можливість своєчасно виявляти причини порушень, виправляти стан справ у запрограмованому процесі. Причиною, що впливає негативно на роль контролю і нагляду в окремих випадках може виступати їх негативне сприйняття як деякими керівниками, так і безпосередніми виконавцями на виробництві. Безумовно, однією з основних цілей контрольно-наглядової діяльності є своєчасне виявлення різних порушень та їх винуватців, але кінцевою метою як контролю, так і нагляду все ж є виправлення та усунення порушень.

Добре організована система контролю і нагляду є конструктивним інструментом управлінської діяльності. З цього приводу, слушною є думка О.Ф. Андрійко, яка вважає, що при переліку функцій управління (де контроль ставиться в кінці цього переліку) та їх розгляді мова йде не про другорядність контролю як виду діяльності, а про послідовність дій у процесі управлінської діяльності. Послідовність може лише підкреслити самостійність та специфіку

виконуваної функції, але тільки не друго-рядність. Контроль не існує в ізольованому вигляді, як не має бути контролю заради контролю. Контроль здійснюється в певній галузі управління з її особливостями та конкретним змістом, а тому у певному обсязі та формі. Він спрямований на конкретний результат і шляхи досягнення цього результату, а також на усунення суб'єктивних та врахування об'єктивних перешкод у здійсненні управлінської діяльності [§ с. 221-222].

Невдаючись до детального розгляду особливостей контрольно-наглядової діяльності у сфері функціонування авіаційного транспорту, зазначимо, що ця категорія багатогаспектна, і визначення її суті залежить від тієї точки зору, відносно якої розглядається поняття та суть цієї діяльності; контрольно-наглядова діяльність є і формою, і методом, і самостійною функцією та стадією управління взагалі та забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті зокрема.

У найбільш загальному вигляді сутність контрольно-наглядової діяльності у сфері функціонування авіаційного транспорту характеризується її цільовою спрямованістю, яка полягає в утриманні піднаглядних об'єктів в існуючому правовому режимі; саме цим забезпечується готовність об'єктів до наступного управлінського впливу на них; з цих позицій державний контроль (нагляд) у досліджуваній сфері, в процесі якого здійснюється спостереження за станом об'єкта, постає як найбільш юридизований вид контролю, але водночас вузько спеціалізований за сферами спрямованості.

Мета контрольно-наглядової діяльності того чи іншого органу відповідає завданням та функціям, які покладаються на орган, його повноваженням. Для контрольно-наглядової діяльності у сфері функціонування авіаційного транспорту характерне те, що, здійснюючи цю діяльність, контролюючий орган не перевіряє всю роботу підконтрольного об'єкта, а зосереджує свою увагу на виконанні підконтрольним об'єктом чітко визначених законодавством норм і правил.

Метою контрольно-наглядової діяльності у сфері функціонування авіаційного транспорту є попередження, виявлення і припинення правопорушень. Виходячи з мети

вказаної діяльності, впливають її завдання, основним з яких є визначення фактів додержання (або недотримання) відповідними суб'єктами встановлених приписів у межах компетенції.

Таким чином, контрольно-наглядова діяльність у сфері функціонування авіаційного транспорту – це особливий вид управлінської діяльності спеціальних об'єднаних в ієрархічну структуру суб'єктів контролю (нагляду), спрямований на забезпечення належного стану підконтрольних (піднаглядних) об'єктів для досягнення найбільш ефективним і безпечним способом поставлених цілей управління в цій сфері шляхом реалізації відповідних завдань і функцій контролю та нагляду.

Правотворча форма забезпечення безпеки польотів полягає у виробленні суб'єктами даного виду діяльності правових норм, правил поведінки, які регулюють різні сторони суспільних відносин, що складаються з приводу забезпечення безпеки польотів.

На перший погляд складається враження, що сфера безпеки польотів піддана детальній правовій регламентації. Водночас таке уявлення помилкове. Адже системні недоліки характерні майже всім рівням нормативно-правового забезпечення названої безпеки. Й досі переважає відомчий підхід до регламентації вихідних засад правового забезпечення досліджуваної сфери; сформувався великий масив розрізаних підзаконних актів, внаслідок чого об'єктивно виникають труднощі в отриманні інформації про такі акти та ознайомленні з ними; зберігається залежність застосування законів від актів більш низького рівня, яка здатна штучно відсунути терміни реалізації законодавчих вимог; спостерігається постійна динаміка оновлення законодавства, особливо в частині регулювання процедурних аспектів застосування заходів адміністративного примусу за порушення авіаційних правил; не має інституцій зацікавлених у розв'язанні проблем правового забезпечення безпеки польотів тощо.

Під стать реформам, що відбуваються в країні, цілком очевидним виглядає необхідність впорядкування нормотворчої діяльності з питань авіаційної безпеки

ки, забезпечення комплексного перегляду нормативно-правових актів згаданої сфери на предмет узгодженості та відповідності об'єктивним запитам практики, приведення нормативних приписів до вимог міжнародного законодавства.

Правозастосовча форма забезпечення безпеки польотів – це фактично конкретна діяльність суб'єктів забезпечення названої безпеки з реалізації правових норм у відношенні конкретних життєвих випадків. Вона здійснюється через видання індивідуальних (виконавчо-розпорядчих) актів управління, укладання адміністративно-правових договорів (зокрема, щодо охорони об'єктів цивільної авіації) та вчинення, у визначеному законодавством порядку, інших дій, що мають юридичне значення. Зазначена діяльність здійснюється також шляхом:

- реєстрації цивільних повітряних суден [6]; цивільних аеродромів [9]; повітряних трас і місцевих повітряних ліній [4];

- допуску: до експлуатації повітряних суден, в тому числі легких [2]; до експлуатації аеродромів, злітно-посадкових майданчиків, аеропортів; авіаційного персоналу до авіаційної діяльності; повітряного судна до польоту;

- видачі дозволів: на виконання польотів для цивільних повітряних суден; на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України; на перевезення зброї, боєприпасів, вибухових і отруйних речовин, ядерного палива, радіоактивних речовин та інших вантажів, які належать до особливо небезпечних; на виконання авіаційних робіт іноземними експлуатантами; на виконання нерегулярних міжнародних польотів та свідоцтв льотному екіпажу;

- ліцензування – в основному носить допоміжний характер та відноситься лише до суб'єктів господарської діяльності в галузі авіації;

- сертифікації. Концепція розвитку цивільної авіації України [3] визначає сертифікацію основним способом державного регулювання безпеки польотів та авіаційної безпеки цивільної авіації. На сьогодні сертифікації підлягають: тип цивільного повітряного судна, кожний виготовлений в Україні екземпляр цивільного повітряного судна,

кожне цивільне повітряне судно, що імпортується в Україну, планери, дельтаплани, надлегкі літальні апарати, інші повітряні судна спортивного призначення, повітряні судна аматорської конструкції, аеростатичні апарати та допоміжні пристрої, що впливають на безпеку польотів, кожне цивільне повітряне судно, що експортується з України; розробник, виробник і експлуатант цивільної авіаційної техніки; авіаційний персонал (здійснюється шляхом видачі свідоцтв авіаперсоналу); цивільні аеродроми та аеродроми спільного використання, аеропорти; повітряні траси і місцеві повітряні лінії; служби авіаційної безпеки; цивільні повітряні судна на придатність щодо шуму на місцевості; навчально-тренувальні центри з підготовки персоналу з авіаційної безпеки; медичні працівники цивільної авіації України; суб'єкти, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, організації з технічного обслуговування авіаційної техніки та експлуатанти, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1.

Слід зауважити, що сертифікація у зазначеній сфері є одним з ефективних засобів забезпечення безпеки польотів. Водночас існує достатньо проблем, що потребують розв'язання. Зокрема, потребує належного врегулювання сертифікація легких та надлегких типів повітряних суден авіації загального призначення, підготовки пілотів-аматорів, виробників авіаційної техніки та обладнання авіаційної безпеки, ремонтних заводів та центрів технічного обслуговування авіаційної техніки тощо.

- проведення службових розслідувань авіаційних подій з цивільними повітряними суднами на території України та з цивільними повітряними суднами України на території інших держав, а також актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації [4]

Окрему форму організаційно-правового забезпечення безпеки польотів складає стандартизація. Водночас Повітряний кодекс України абсолютно не зачіпає процесів стандартизації, які складають основу сертифікації. Як відомо, проблеми стандартизації транспортних об'єктів і технологічних про-

цесів займають важливе місце в юридичних актах і діяльності ІКАО.

Крім названих форм суб'єкти забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті використовують також певний набір методів, як правило двох – переконання та примусу [5]. Метод дозволяє мати необхідну уяву про функціонування системи забезпечення безпеки польотів, оскільки визначає характер впливу конкретного суб'єкта на відповідний об'єкт із метою підтримки стійкого безпечного стану авіаційного транспорту.

Особливе місце посідає метод переконання, який дуже тісно пов'язаний з профілактикою та адміністративним примусом (ці заходи не можна відривати одне від одного, оскільки між ними існує діалектична єдність, вони носять об'єктивний характер та їх застосування обумовлюється рівнем розвитку суспільних відносин). Переконання становить систему заходів виховного, роз'яснювального, заохочувального характеру, спрямованих на формування у суб'єктів правовідносин, що складаються на авіаційному транспорті, розуміння необхідності чіткого виконання вимог законів та інших правових актів.

Водночас, як свідчить практика, найбільш ефективним способом впливу на поведінку і діяльність осіб, які перешкоджають здійсненню функцій, покладених на систему забезпечення безпеки польотів, є метод адміністративного примусу, який, на думку більшості вчених-правників, складається із заходів адміністративного попередження, заходів адміністративного припинення та адміністративної відповідальності (стягнення) [6]. Аналогічні заходи адміністративного примусу застосовуються і у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті.

Одним із завдань організаційно-правового забезпечення безпеки польотів є створення правових засад підтримання льотної придатності повітряних суден та їх модернізації. На жаль, в Україні цьому питанню не приділяється належної уваги. На відміну від України провідні авіаційні держави, як США та Росія, розробили національні програми, що визначають стратегію регу-

лювання складу і стану парку повітряних кораблів. Зокрема, в Росії у 1999 році Федеральною авіаційною службою було підготовлено документ «Система підтримання льотної придатності цивільних повітряних кораблів Росії», головна мета якої – забезпечити максимально ефективне використання існуючого парку старіючих повітряних суден цивільної авіації зі збереженням заданого рівня безпеки польотів. Аналогічну систему у 80-х роках минулого сторіччя розроблено в США. Ці системи мають за мету виконання наступних завдань:

- упорядкування і системний аналіз проблем, що стосуються ресурсів і технологій та реалізації головної мети – ефективного використання повітряних суден при забезпеченні заданого рівня безпеки польотів;
- створення і розвиток національної системи підтримання льотної придатності повітряних суден цивільної авіації;
- формування стратегії виведення з експлуатації старіючих повітряних суден і поповнення парку новими;
- створення системи моніторингу технічного стану парку повітряних суден за типами та екземплярами, а також рівня підготовленості персоналу;
- розроблення системи фінансового та матеріального забезпечення заходів щодо підтримання льотної придатності й безпеки польотів [7 с. 59].

За спостереженнями фахівців незадовільний технічний стан і фізичний знос основних засобів рухомого складу, порушення правил технічної експлуатації авіаційного транспорту через низький рівень знань професійної підготовки, відсутність належного контролю за технічним станом повітряних суден є одними з основних на сьогоднішні причин аварій та різного роду інцидентів на авіаційному транспорті в Україні. Майже кожна третя подія (30%) відбувається з причини недоліків у технічному обслуговуванні і ремонті авіаційної техніки [8 с. 83].

Як приклад, 23.09.2010 при виконанні обльоту трубопроводу за маршрутом Набережне-Гребеньки-Ананьїв-Набережне сталася катастрофа вертольоту Ка-26 UR-24368 авіакомпанії «Миколаїв-Аеро». Зокрема, нештатна ситуація виникла під час заходу на

посадку: при зависанні на висоті 25-30 метрів від несучої системи вертольоту відлетіла частина лопасті несучого гвинта Н-1М, календарний строк якого перевищив 18 років. Після цього, майже миттєво, відірвало редуктор з гвинтами, який впав окремо, на відстані 30 м., від місця падіння вертольоту. Під час розслідування були виявлені відхилення в організації виконання польотів, а саме, командир повітряного судна не пройшов піврічний медичний огляд; авіатехнік не має діючого свідоцтва, технічний стан транспортного засобу підійшов до граничного терміну експлуатації [18, с. 83].

Серед факторів, що стали причинами авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами на території України у 2010 році, найбільшим є виробничо-конструктивний недолік (24,8%).

Викладене засвідчує у необхідності створення комплексного правового забезпечення льотної придатності повітряних суден та їх модернізації в Україні, що передбачатиме розробку Стратегії модернізації авіапарку в Україні, Державної програми забезпечення льотної придатності повітряних суден на період до 2025 року та Закону України «Про льотну придатність повітряних суден авіаційно-транспортної системи України». Крім цього, доречно також передбачити адміністративну відповідальність за порушення правил льотної придатності польотів повітряних суден, внести відповідні зміни до КУпАП.

Отже, забезпечення безпеки авіаційних перевезень можна розглядати як сукупність суспільних відносин, що складаються в процесі розробки й здійснення заходів спрямованих на створення й збереження такого стану об'єктів авіаційно-транспортної системи, за якого є об'єктивно відсутніми чи по можливості усуваються причини, що призводять до аварій, різного роду інцидентів та порушень авіаційних правил, а у разі виникнення таких ситуацій існує комплекс необхідних засобів, спрямованих на виключення можливості заподіяння шкоди від них.

Система організаційно-правового забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті – це сукупність взаємозв'язаних суб'єктів, визнаних забезпечити на осно-

ві правових норм та в межах своїх повноважень безаварійну роботу авіаційного транспорту з використанням відповідних форм і методів. Її суть полягає у створенні й збереженні такого стану об'єктів авіаційно-транспортної системи, за якого ризик виникнення аварій та різного роду інцидентів і заподіяння ними шкідливих наслідків знаходиться на прийнятному рівні за рахунок відсутності, усунення загроз безпеці польотів, а також за рахунок створення відповідних систем захисту від загроз, що не можуть бути усуненими.

Таким чином, система організаційно-правового забезпечення безпеки авіаційних перевезень характеризується наступними ознаками: по-перше, аналіз законодавчих та інших нормативно-правових актів показав, що така система є відосбленою підсистемою в суспільстві і має своє призначення; по-друге, вона має свою структуру, єдність якої забезпечується комплексом взаємообумовлених внутрішніх зв'язків; по-третє, суб'єкти забезпечення безпеки польотів мають свою компетенцію; по-четверте, діяльність суб'єктів забезпечення безпеки польотів регламентована правовими нормами та здійснюється з використанням відповідних форм і методів.

Література

1. Безопасность полетов мировой гражданской авиации. Итоги 2010 г. [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://aviasafety.ru/indicator/ibp2010itogi>
2. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2009 року № 273-р «Про схвалення Концепції Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року» [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>
3. Ківалов С.В. Біла Л.Р. Адміністративне право України. Навчально-методичний посібник. Одеса. «Юридична література». – 2002. – С. 32.
4. Забарний Г.Г., Калюжний Р.А., Шкарупа В.К. Адміністративне право України: Навчальний посібник. – К., – 2003. – 212 с.
5. Адміністративне право України. Академічний курс: Підруч.: У двох томах: Том

АНОТАЦІЯ

В статті на основі аналізу нормативних і літературних джерел в'яяснена сутність і призначення форм і методів адміністративно-правового забезпечення безпеки польотів, проведена характеристика, представлена класифікація і визначені особливості їх застосування.

SUMMARY

In the article on the basis of analysis of normative and literary sources essence and setting of forms and methods of the administrative-legal providing of safety of flights is found out, description is conducted, classification is presented and the features of their application are certain.

1. Загальна частина / Ред. колегія: В.Б. Авер'янов (голова). – К.: Видавництво «Юридична думка», 2004. – 584 с.

6. Бахрах Д.Н. Административное право России: Учебник для вузов. – М., 2000. – С. 151.

7. Васильев А. С. Административное право Украины (общая часть) : учеб. пособ. / А. С. Васильев. – Х. : Одиссей, 2003. – С. 140.

8. Андрийко О.Ф. Контроль, як функція державного управління: зміст, види та правове регулювання. В кн. Державне управління: теорія і практика. – К.: Юрінком Інтер, 1998. – С. 221-222.

9. Про затвердження Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 31 січня 2006 року № 67 // Офіційний Вісник України. – 2006. – № 8. – Ст. 475.

10. Про затвердження Правил реєстрації цивільних аеродромів в Україні: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25 жовтня 2005 року. № 795 // Офіційний Вісник України. – 2005. – № 46. – Ст. 2917.

11. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 року № 3167-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 25. – Ст. 274.

12. Про затвердження Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних су-

ден: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 1 грудня 2004 року № 205 // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 52. – Ст. 3471.

13. Про затвердження Концепції розвитку цивільної авіації України : постанова Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1996 року № 1587 [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1587-96-%EF>

14. Про затвердження Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2010 року № 159.

15. Колпаков В. К. Адміністративне право України : підручник / В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 544 с.

16. Комзюк А. Т. Заходи адміністративного примусу в правоохоронній діяльності міліції: поняття, види та організаційно-правові питання реалізації : монографія / А. Т. Комзюк ; за заг. ред. О. М. Бандурки. – Х. : Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2002. – 345 с.

17. Безпека авіації / В.П. Бабак, В.П. Харченко, В.О. Максимов та ін. / За ред. В.П. Бабака. – К.: Техніка, 2004. – С. 59.

18. Аналіз рівня безпеки польотів та виявлення потенційних факторів аварійності з цивільними повітряними суднами України за 2010 рік. – К.: Державна авіаційна адміністрація, Управління незалежного розслідування авіаційних подій. – Київ, 2011. – С. 83.