

Ю. Л. Юринець,
кандидат юридичних наук, доцент

С. А. Мазурик,
студентка

ЦЕНТРАЛЬНІ ОРГАНИ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ УКРАЇНИ З ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ

Розглядається система центральних органів виконавчої влади України з обслуговування повітряного руху. Уточнюється їх адміністративно-правовий статус та засоби впливу на організацію повітряного руху. Аналізується система нормативно-правових актів у цій сфері.

Ключові слова: обслуговування повітряного руху, центральні органи виконавчої влади, Украеро-рух, Украероцентр, орган диспетчерського обслуговування повітряного руху.

Ю. Л. Юринець, С. А. Мазурик

Центральные органы исполнительной власти Украины по обслуживанию воздушного движения
Рассматривается система центральных органов исполнительной власти Украины по обслуживанию воздушного движения. Уточняется их административно-правовой статус и средства воздействия на организацию воздушного движения. Анализируется система нормативно-правовых актов в этой сфере.

Ключевые слова: обслуживание воздушного движения, центральные органы исполнительной власти, Украэрорух, Украэроцентр, орган диспетчерского обслуживания воздушного движения.

Y. Yurinets, S. Mazurik

Central executive authorities of Ukraine on air traffic services

A system of central executive power bodies of Ukraine on air traffic services. Update their legal and administrative status and the means of influencing the management of air traffic. Analyzes the system of normative legal acts in this area.

Key words: air traffic services, the central bodies of executive power, UksATSE, Ukraerocentre, air traffic control service agency.

Постановка проблеми та її актуальність.

Основними законодавчими актами України у сфері цивільної авіації є Закон України (далі – ЗУ) «Про транспорт» та Повітряний кодекс України (далі – ПКУ) [1, с. 13]. За змістом ст.ст. 3, 4 ЗУ «Про транспорт», ст. 4 ПКУ, належне функціонування транспортної галузі, зокрема, авіаційної, забезпечується за рахунок державного управління, що на рівні держави реалізується через відповідні центральні органи виконавчої влади (далі – ЦОВВ). Натомість, як зазначається у монографії [2, с. 86], в Україні процес становлення ЦОВВ носив непослідовний характер, не спирався на доктринальні та кон-

цептуальні напрацювання, зокрема, на офіційно схвалену Концепцію адміністративної реформи в Україні (1998 р.). Це призводило до постійних, іноді необґрунтованих змін у системі ЦОВВ, що спричиняло негативний вплив на їх діяльність.

За змістом ст. 16 ЗУ «Про транспорт», ключовою вимогою щодо транспортної роботи є забезпечення безпеки руху. На авіаційному транспорті це забезпечується належним обслуговуванням повітряного руху (ОПР – офіційно прийнята абревіатура, див., наприклад: Наказ Державіаслужби України від 26.08.2004 р. № 10). Так, згідно п. 74 ч. 1 ст. 1 ПКУ, організація повітряного руху – динамічний, інтегрова-

ний менеджмент повітряного руху та повітряного простору України, що включає обслуговування повітряного руху, менеджмент повітряного простору України та менеджмент потоків повітряного руху, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом надання засобів та безперервного обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових та наземних функцій.

Тому актуально дослідити систему ЦОВВ та відповідних правових актів, що регламентують ОПР в Україні, з метою аналізу їх ефективності та відповідності міжнародним стандартам. Це є тим більш важливим, що, як зазначається у статті [3, с. 64], відносні показники рівня безпеки польотів у вітчизняній галузі цивільної авіації значно гірші від середніх загальносвітових показників. І це при значно нижчій інтенсивності авіаційної роботи. Наприклад, у 2013 р. обсяг перевезень пасажирів по найбільших аеропортах світу склав (млн. чол.): Шарль де Голль, Париж – 90,3; Хітроу, Лондон – 72,3; Франкфурт – 58,0 [4], у той час, як по усіх аеропортах України – 14,0 [5]. Отже, поставлене завдання є актуальним.

Аналіз досліджень і публікацій. На даний момент ґрунтовні наукові дослідження ОПР виконані в технічній [6], економічній [7], організаційній [8] сферах. Однак аналогічних ґрунтовних юридичних досліджень у цій сфері не зроблено. Відомі окремі роботи ([1, 3, 9] та інші) щодо державного управління у сфері авіаційного транспорту. Однак ці дослідження не зосереджувалися безпосередньо на ОПР. У статті [10] розглянута методологія аналізу адміністративно-правового статусу ЦОВВ у сфері космічної діяльності. Зазначені підходи використані і у даній роботі.

Виклад основного матеріалу. Державне управління авіаційним транспортним комплексом – це цілеспрямована, планомірна, безперервна діяльність органів державної влади, спрямована на створення та забезпечення своєчасності та якості повітряних перевезень [9, с. 30].

На момент прийняття ЗУ «Про транспорт» (10.11.1994 р.) таким ЦОВВ, що здійснює державне управління в галузі транспорту визначе-

ний ЦОВВ, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури (ст. 4). Натомість прийнятим вже 27.12.1995 р. Положенням про Міністерство транспорту України (Указ Президента України від 27.12.1995 р. № 1186/95) така складова державного управління, як формування державної політики у сфері транспорту, передбачена не була.

У той же період часу в Україні діяв ПКУ в редакції від 04.05.1993 р. Відповідно до ст. 3 ПКУ у цій редакції, Держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через ЦОВВ в галузі транспорту, відповідні органи авіаційного транспорту України за певними напрямками, зокрема, регулювання використання повітряного простору і обслуговування повітряного руху (ОПР). Однак у Положенні про Міністерство транспорту України від 27.12.1995 р. таке завдання перед Міністерством не ставилося.

Водночас, у п. 2 безпосередньо Указу Президента України від 27.12.1995 р. № 1186/95 передбачалося, що до системи Міністерства транспорту України входить, зокрема, Державний департамент авіаційного транспорту України. Однак Положення про цей орган було затверджено раніше – Указом Президента України від 05.06.1995 р. № 425/95. У цьому Положенні, зокрема, встановлювалося, що цей департамент (Укравіатранс) є ЦОВВ, підвідомчим Кабінету Міністрів України (далі – КМУ), при цьому – із статусом юридичної особи. В результаті після прийняття Указу від 27.12.1995 р. стало зовсім невідомо, що означає «входження до системи Міністерства транспорту України»: чи-то Укравіатранс є структурним підрозділом Мінтрансу (що призводить до виникнення незвичної конструкції для права України: юридична особа всередині юридичної особи); чи-то Укравіатранс просто підпорядковується Мінтрансу (але це суперечило незмінній позиції, що перший безпосередньо підвідомчий КМУ). Але головне: всупереч ст. 3 ПКУ у чинній на той момент редакції і на спеціалізований орган – Укравіатранс – не було покладено завдання регулювання використання повітряного простору і обслуговування повітряного руху (ОПР).

Описані суперечності правового регулювання адміністративно-правового статусу ЦОВВ у системі ОПР свідчать про те, що як у сфері космічної діяльності [10], правове регулювання ЦОВВ здійснювалося непослідовно та суперечливо, підзаконні акти, що приймалися, часто носили суб'єктивний характер, суперечили один одному, а подекуди і нормам закону.

В результаті прийняття Указу Президента України від 09.12.2010 р. № 1085/2010 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади», система ЦОВВ у сфері цивільної авіації прийняла сучасний вигляд: Міністерство інфраструктури України (Мінінфраструктури) та Державна авіаційна служба України (Державіаслужба). Однак 19.05.2011 р. був прийнятий новий ПКУ, який набрав чинності у вересні 2011 р. Згідно ч.ч. 5, 6 ст. 4 ПКУ, державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюють у межах повноважень: ЦОВВ, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту; ЦОВВ, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації (Уповноважений орган з питань цивільної авіації); національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. ЦОВВ, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, визначає пріоритетні напрями та здійснює заходи щодо формування державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України і забезпечує нормативно-правове регулювання відповідно до ст. 11 ПКУ. Уповноваженим органом виконавчої влади в галузі державної авіації (яка використовується з метою забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення) є Міністерство оборони України.

Відповідно до ч. 1 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: 1) здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки; 2) створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання авіаційних робіт та польотів авіації загального призначення; 3) організація

використання повітряного простору України (складовою частиною якого, як зазначалося вище, є ОПР); 4) представництво України в міжнародних організаціях цивільної авіації та у міжнародних відносинах з питань цивільної авіації.

На даний момент, всупереч наведеним вимогам, національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, не створена.

Останнім прийнятим положенням про Мінінфраструктури України є Положення, затверджене Постановою КМУ від 30.06.2015 р. № 460. Відповідно до підпункту 2 п. 3 цього Положення, одним із основних завдань Мінінфраструктури визначене забезпечення формування та реалізації державної політики: у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України; розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту.

Однак таке формулювання завдання суперечить ч. 5 ст. 4 ПКУ, оскільки функцію формування та функцію реалізації державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України повинні здійснювати різні ЦОВВ. Опосередковано таке міркування підтверджується формулюванням підпункту 3 п. 10 Положення № 460, де про Міністра Мінінфраструктури сказано, що він спрямовує і координує діяльність центральних органів виконавчої влади, в тому числі: забезпечує формування державної політики у відповідній сфері та контролює її реалізацію центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Міністром. Тобто контролює реалізацію іншим ЦОВВ. Більше того, у Положенні № 460 Мінінфраструктури України не визначене як Уповноважений орган з питань цивільної авіації в розумінні ч. 1 ст. 5 ПКУ. В принципі, орган, що формує державну політику, не може визначатися Уповноваженим органом, оскільки повноваження першого встановлено ч. 5 ст. 4 ПКУ, а другого – ч. 1 ст. 5 ПКУ.

Однак несподівано в останньому прийнятому положенні про Державіаслужбу, затвердженому Постановою КМУ від 08.10.2014 р. № 520, з'являється згадка про Міністра інфраструктури, який «реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного про-

сторю України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації». Однак, по-перше, Міністр не може бути «уповноваженим органом з питань цивільної авіації», оскільки це функція органу, а не посадової особи; по-друге, як зазначено вище, у Положенні № 460 вказано, що Міністр не самостійно реалізує державну політику, а контролює її реалізацію іншим ЦОВВ. По-третє, деякі функції Державіаслужби, які прописані у Постанові № 520, є такими, що прямо віднесені ч. 1 ст. 5 ПКУ для Уповноваженого органу, наприклад: Державіаслужба здійснює комплексні заходи щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки (підпункт 2 п. 4 Положення № 520, еквівалентне підпункту 1 ч. 1 ст. 5 ПКУ); Державіаслужба здійснює представництво України в Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО), міжнародних авіаційних організаціях та у міжнародних відносинах з питань цивільної авіації (підпункт 13 п. 4 Положення № 520, еквівалентне підпункту 4 ч. 1 ст. 5 ПКУ); організація використання повітряного простору України (підпункт 3 п. 3 Положення № 520, еквівалентне підпункту 3 ч. 1 ст. 5 ПКУ). У той же час завдання підпункту 3 ч. 1 ст. 5 ПКУ не розписане жодному ЦОВВ. Отже, Положення № 460 та № 520 не узгоджуються між собою та обидва – з ПКУ.

Варто зазначити, що як і у сфері космічної діяльності [10], має місце паралельне існування згаданих вище Положень, затверджених КМУ, та відповідно положень, затверджених раніше Указами Президента: про Мінінфраструктури – від 12.05.2011 р. № 581/2011 та про Державіаслужбу – від 06.04.2011 р. № 581/2011, які окремі питання регулюють по-різному. Наприклад, Указом від 06.04.2011 р. № 581/2011 інакше визначається ключовий елемент статусу: Державіаслужба є ЦОВВ, діяльність якого спрямовується і координується КМУ через Віце-прем'єр-міністра України – Міністра інфраструктури України. При цьому відсутня будь-яка згадка про Мінінфраструктури як Уповноважену особу.

Ключова роль Державіаслужби в ОПР витікає з системи повноважень служби, передбачених Положенням про використання повітряного простору України, затвердженим По-

становою КМУ від 29.03.2002 р. № 401. Це Положення має ключове значення для цілей нашого дослідження, оскільки воно визначає, зокрема, порядок діяльності з ОПР. Зокрема, Державіаслужба:

- визначає перелік запасних аеродромів (п. 26 Положення № 401);

- погоджує Інструкції з виконання польотів зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування (п. 28);

- затверджує структуру повітряного простору та зміни до неї (за погодженням з Генеральним штабом Збройних Сил України, п. 38);

- визначає класифікацію повітряного простору ОПР (п. 39 Положення № 401; відповідно до ч. 2 ст. 26 ПКУ, класифікація повітряного простору України визначається уповноваженим органом з питань цивільної авіації, що підтверджує наявність такого статусу саме у Державіаслужби; нині чинна класифікація затверджена Наказом Мінінфраструктури України від 10.12.2013 р. № 1009, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25.12.2013 р. за № 2203/24735);

- затверджує Збірник аеронавігаційної інформації та зміни до нього (п. 40);

- встановлює норми придатності, правила та порядок допуску повітряних трас до експлуатації (п. 41);

- затверджує розклад регулярних внутрішніх та міжнародних польотів цивільних повітряних суден українських та іноземних експлуатантів (п. 60);

- надає дозвіл (спільно із Генеральним штабом Збройних Сил) на виконання міжнародних польотів іноземними державними повітряними суднами, що прямують транзитом (п. 62);

- надає дозвіл на виконання внутрішніх нерегулярних польотів у контрольованому повітряному просторі ОПР; польотів повітряних суден, що виконують рейси літери «А»; польотів державних та експериментальних повітряних суден з посадкою на аеродроми цивільної авіації; демонстраційних польотів над населеними пунктами; польотів для проведення авіаційних робіт; польотів для проведення аерофотозйомки цивільними та експериментальними повітряними суднами (за погодженням з Генеральним штабом Збройних Сил); польотів на пілотованих повітряних кулях, легких,

надлегких повітряних суднах та повітряних суднах аматорської конструкції (п. 74);

– затверджує інструкцію щодо встановлення тимчасових обмежень на польоти (п. 96);

– встановлює заборону використання повітряного простору на постійній основі (п. 101);

– забезпечує розслідування порушень порядку використання повітряного простору (п. 124);

– затверджує перелік коридорів для перетинання державного кордону (за погодженням з Генеральним штабом Збройних Сил та Адміністрацією Держприкордонслужби; п. 131);

– погоджує умови розташування, будівництва, реконструкції та маркування об'єктів, що можуть створити загрозу безпеці повітряного руху (разом із Міноборони, Украерорухом та районним диспетчерським центром; п. 146);

– погоджує вибір майданчиків для проектування, будівництва, розширення, реконструкції і технічного переобладнання: 1) аеродромів, постійних та тимчасових злітно-посадкових майданчиків; 2) об'єктів у межах смуг повітряних підходів до аеродромів, а також поза межами цих смуг у радіусі 10 кілометрів від контрольної точки аеродрому (КТА); 3) об'єктів заввишки 50 метрів і більше стосовно висоти аеродрому на відстані від 10 до 30 кілометрів від КТА; 4) ліній зв'язку, електропередачі, вибухонебезпечних, радіотехнічних, світлотехнічних та інших об'єктів (залізничних колій, автомобільних шляхів, кар'єрів тощо), які можуть створити перешкоди в функціонуванні аеродрому, його радіотехнічних засобів або радіотехнічних пристроїв повітряних трас незалежно від їх розміщення; 5) об'єктів заввишки 50 метрів і більше незалежно від їх розміщення; 6) об'єктів з викидом відкритого полум'я, газів та диму, діяльність яких може призвести до погіршення видимості в районах аеродромів незалежно від їх розміщення; 7) вибухонебезпечних об'єктів незалежно від їх розміщення (п. 147).

Варто зазначити, що не усі ці компетенції згадані у Положенні про Державіаслужбу, затвердженому Указом від 06.04.2011 р. № 581/201, і тим більше – у Положенні, затвердженому Постановою КМУ № 520, оскільки у першому Положенні згадано 302 компетенції, у

у другому – лише 82 компетенції, тобто описані значно вужче.

Безпосереднє ОНР здійснюється Державним підприємством обслуговування повітряного руху «УКРАЕРОРУХ». Підприємство входить до сфери управління Мінінфраструктури України. Останній чинний на сьогоднішній день статут підприємства затверджений Мінінфраструктури (наказ від 07.08.2014 р. № 388). Відповідно до статуту, Підприємство є провайдером аеронавігаційного обслуговування, яке здійснюється на всіх етапах польоту повітряних суден у повітряному просторі України та повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОНР відповідно до договорів покладена на Україну. До складу Підприємства входять підрозділи Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України. Схема державного регулювання діяльності «УКРАЕРОРУХу» наведена на мал. 1 [11], а структурна схема «УКРАЕРОРУХу» – на мал. 2 [12].

Регіональними підрозділами «УКРАЕРОРУХу» є відповідні райони польотної інформації. Відповідно до Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 16.04.2003 р. № 293, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 05.05.2003 р. за № 346/7667, а також відповідно до Наказу Державіаслужби України від 26.08.2004 р. № 10, райони польотної інформації включають такі органи обслуговування повітряного руху: орган диспетчерського обслуговування повітряного руху, центр польотної інформації, пункт збору повідомлень щодо обслуговування повітряного руху; орган диспетчерського обслуговування повітряного руху (орган управління повітряним рухом) – загальний термін, який означає у відповідних випадках районний диспетчерський центр (РДЦ), диспетчерський орган підходу (ДОП) або аеродромну диспетчерську вишку (АДВ).



Мал. 1. Схема державного регулювання діяльності «УКРАЕРОРУХу» [11]



Мал. 2. Структурна схема «УКРАЕРОРУХу» [12]

Положення про об'єднану цивільно-військову систему організації повітряного руху України затверджене постановою КМУ від 19.07.1999 р. № 1281. Відповідно до п. 6 Положення, до складу системи входять такі підрозділи «УКРАЕРОПУХу»: Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху (Украероцентр), що є головним оперативним підрозділом системи. Положення про Украероцентр затверджується Мінтрансом, Міноборони та «УКРАЕРОПУХом»; регіональні структурні підрозділи, до складу яких входять районні та допоміжні районні центри обслуговування повітряного руху; Служба аеронавігаційної інформації; Центр підвищення кваліфікації; Лікарсько-льотна сертифікаційна комісія (ЛЛСК). Звернемо увагу на те, що нині чинне Положення про Украероцентр затверджене тільки Мінінфраструктури (наказ від 07.07.2016 р. № 232/348), хоча повинно бути затверджено за участі Міноборони.

Висновки. Обслуговування повітряного руху (ОПР) є однією з важливих складових діяльності у сфері авіаційного транспорту, здійснюється на засадах державного регулювання, яке реалізується уповноваженими ЦОВВ. Адміністративно-правове регулювання у сфері ОПР характеризується непослідовністю: підзаконні акти, що приймалися, часто носили суб'єктивний характер, суперечили один одному, а подекуди і нормам закону. Розглянута структура ОПР, зокрема, силами і засобами спеціалізованого державного підприємства «УКРАЕРОПУХом», у межах якого діє об'єднана цивільно-військова система ОПР.

Література

1. Хом'яченко С. І. Особливості механізму адміністративно-правового регулювання цивільної авіації / С. І. Хом'яченко, С. К. Єршов // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія «Юридичний вісник. Повітряне і космічне право». – 2014. – № 2 (31). – С. 10-13.

2. Белкін Л. М. Забезпечення законності в діяльності органів виконавчої влади: адміністра-

тивно-правовий вимір. – Ужгород: Бреза, 2014. – 552 с.

3. Собакарь А. О. Безпека польотів на авіаційному транспорті як об'єкт державного контролю / А. О. Собакарь // Наше право. – 2011. – № 1. – Ч. 1. – С. 64-70.

4. Показатели крупнейших аэропортов за 2013 год / РБК [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rbc.ru/business/16/12/2014/>

5. Госавиаслужба раскрыла данные о работе аэропортов в 2014 году / Український Транспортний Союз [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uts.in.ua/ru/novyny/>

6. Неділько В. М. Забезпечення ефективності інформаційної підтримки прийняття рішень в автоматизованих системах обслуговування повітряного руху з елементами штучного інтелекту: автореф. дис... канд. техн. наук: спец. 05.22.13 / В. М. Неділько. – К., 2002. – 18 с.

7. Колотуша Л. М. Забезпечення інноваційного розвитку підприємств обслуговування повітряного руху: автореф. дис... канд. екон. наук: спец. 08.00.04 / Л. М. Колотуша. – К., 2010. – 20 с.

8. Обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України: навч. посіб. / В. П. Харченко, Г. Ф. Аргунов, О. Є. Луппо. – К.: НАУ-друк, 2013. – 250 с.

9. Юрченко М. В. Система державного управління авіаційним транспортом України: теоретико-правові засади / М. В. Юрченко // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія «Юридичний вісник. Повітряне і космічне право». – 2014. – № 1 (30). – С. 27-31.

10. Юринець Ю. Л. Адміністративно-правовий статус державного космічного агентства України: історико-правовий аспект / Ю. Л. Юринець, А. В. Свінцицька // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія «Юридичний вісник. Повітряне і космічне право». – 2016. – № 4 (41).

11. УКРАЕРОПУХ. Місія та завдання [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=203>

12. Структура УКРАЕРОПУХу та контактна інформація [Електронний ресурс]. – Режим дос-

тупу: <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=232>

References

1. *Hom'yachenko S. I.* Osoblivosti mehanizmu administrativno-pravovogo reguluvannya tsivil'noyi aviatsiyi / S. I. Hom'yachenko, E. K. Eryashov // Naukovi pratsi natsionalnogo aviatsiynogo universitetu. Seriya «Yuridichniy visnik. Povitryane i kosmichne pravo». – 2014. – № 2 (31). – S. 10-13.

2. *Belkin L. M.* Zabezpechennya zakonnosti v diyalnosti organiv vikonavchoyi vladi: administrativno-pravoviy vimir. – Uzhgorod: Breza, 2014. – 552 s.

3. *Sobakar A. O.* Bezpeka polotiv na aviatsiynomu transporti yak ob'ekt derzhavnogo kontrolyu / A. O. Sobakar // Nashe pravo. – 2011. – № 1. – Ch. 1. – S. 64-70.

4. *Pokazateli* krupneyshih aeroportov za 2013 god / RBK [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.rbc.ru/business/16/12/2014/>

5. *Gosaviasluzhba* raskryla dannye o rabote aeroportov v 2014 godu / Ukrayinskiy Transportniy Soyuz [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: <http://www.uts.in.ua/ru/novyny/>

6. *Nedilko V. M.* Zabezpechennya effektivnosti informatsiynoyi pidtrimki priynyattya rishen v avtomatizovanih sistemah obslugovuvannya povitryanogo ruhu z elementami shtuchnogo intelektu :

avtoref. dis... kand. tehn. nauk: spets. 05.22.13 / V. M. Nedilko. – K., 2002. – 18 s.

7. *Kolotusha L. M.* Zabezpechennya innovatsiynogo rozvitku pidpriemstv obslugovuvannya povitryanogo ruhu: avtoref. dis... kand. ekon. nauk: spets. 08.00.04 / L. M. Kolotusha. – K., 2010. – 20 s.

8. *Obslugovuvannya* povitryanogo ruhu na tsivil'nih aerodromah Ukrayini: navch. posib. / V. P. Harchenko, G. F. Argunov, O. E. Luppov. – K.: NAU-druk, 2013. – 250 s.

9. *Yurchenko M. V.* Sistema derzhavnogo upravlinnya aviatsiynim transportom Ukraini: teoretiko-pravovi zasadi / M. V. Yurchenko // Naukovi pratsi natsionalnogo aviatsiynogo universitetu. Seriya «Yuridichniy visnik. Povitryane i kosmichne pravo». – 2014. – № 1 (30). – S. 27-31.

10. *Yurinet's Yu. L.* Administrativno-pravoviy status derzhavnogo kosmichnogo agentstva Ukrayini: istoriko-pravoviy aspekt / Yu. L. Yurinet's, A. V. Svintsitska // Naukovi pratsi natsionalnogo aviatsiynogo universitetu. Seriya «Yuridichniy visnik. Povitryane i kosmichne pravo». – 2016. – № 4 (41).

11. *UKRAERORUH.* Misiya ta zavdannya [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=203>

12. *Struktura* UKRAERORUH ta kontaktna informatsiya [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=232>