

## РЕТРОСПЕКТИВНИЙ АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ

### A RETROSPECTIVE ANALYSIS OF THE ACTIVITIES OF CIVIL AVIATION IN UKRAINE

**Москаленко С.І.,**  
к.ю.н., старший викладач кафедри менеджменту, економіки та права  
Кіровоградська льотна академія  
Національного авіаційного університету

Стаття присвячена аналізу історичного розвитку адміністративно-правового регулювання цивільної авіації в Україні. Вивчивши нормативно-правові акти, що регулювали діяльність цивільної авіації в Україні в різні часи, можна дослідити й виокремити історичні етапи розвитку та державного регулювання цивільної авіації. Проаналізовано історичні шляхи розвитку цивільної авіації в Україні, виокремлено три історичні етапи розвитку адміністративно-правового регулювання діяльності цивільної авіації в Україні: 1) 1783–1919 рр.; 2) 1919–1991 рр.; 3) 1991 р. – до сьогодні. Завдяки аналізу історичних етапів розвитку авіаційного законодавства можна зробити висновок, що на його розвиток має визначальний вплив: 1) науково-технічний прогрес; 2) міжнародні акти в галузі цивільної авіації; 3) нормативно-правові акти країн Європейського Союзу. Сьогодні необхідним є вдосконалення адміністративного регулювання авіаційного законодавства, з метою усунення прогалин чинного законодавства й суперечностей різних нормативних актів.

**Ключові слова:** адміністративно-правове регулювання, авіація, цивільна авіація, історичні етапи розвитку, науково-технічний прогрес, Повітряний кодекс.

Статья посвящена анализу исторического развития административно-правового регулирования гражданской авиации в Украине. Изучив нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность гражданской авиации в Украине в разное время, можно исследовать и выделить исторические этапы развития и государственного регулирования гражданской авиации. Проанализированы исторические пути развития гражданской авиации в Украине, выделены три исторические этапы развития административно-правового регулирования деятельности гражданской авиации в Украине: 1) 1783–1919 гг.; 2) 1919–1991 гг.; 3) 1991 г. – по настоящее время. Анализ исторических этапов развития авиационного законодательства привел к выводу, что на его развитие оказывает определяющее влияние: 1) научно-технический прогресс; 2) международные акты в области гражданской авиации; 3) нормативно-правовые акты Европейского Союза. На сегодняшний день необходимо совершенствование административного регулирования авиационного законодательства, с целью устранения пробелов действующего законодательства и противоречий различных нормативных актов.

**Ключевые слова:** административно-правовое регулирование, авиация, гражданская авиация, исторические этапы развития, научно-технический прогресс, Воздушный кодекс.

This article analyzes the historical development of administrative and legal regulation of civil aviation in Ukraine. Examining the regulations governing civil aviation in Ukraine at different times, you can explore and highlight the historical stages of development and state regulation of civil aviation. Analyzed the historical development of civil aviation in Ukraine, and singled out three historical stages of administrative and legal regulation of civil aviation in Ukraine: 1) 1783–1919; 2) 1919–1991; 3) 1991 – present. Analysis of historical stages of development of aviation legislation led to the conclusion that its impact has decisive influence: 1) scientific and technical progress; 2) international instruments in the field of civil aviation; 3) regulations of the European Union. Today the need is to improve administrative regulation of aviation legislation to address gaps in the current legislation and contradictions of different regulations.

**Key words:** administrative regulation, aviation, civil aviation, historical stages of development, scientific and technological progress, Air Code.

Вивчивши нормативно-правові акти, що регулювали діяльність цивільної авіації в Україні в різні часи, можна дослідити й виокремити історичні етапи розвитку та державного регулювання цивільної авіації. Необхідно відзначити, що розвиток повітряного права в країнах світу відбувався разом із появою цивільної авіації й потреб у використанні повітряного простору.

Питанням регулювання діяльності цивільної авіації в Україні частково присвячені праці М.В. Юрченка, А.А. Козловської, З.І. Боярської, Є.К. Сряшова, Н.В. Млярчук, С.І. Хомяченко, А.В. Філіппової, В.О. Зуєвої, В.Б. Череватюк та інших.

Завдяки аналізу вітчизняного законодавства можна дійти висновку, що історично можна виокремити три етапи історичного розвитку. На першому етапі історичного розвитку адміністративно-правове регулювання авіаційної галузі майже не відбувалося, що пов'язане з тим, що авіація як вид транспорту в цей період тільки почала зароджуватися.

Питання правової регламентації використання повітряного простору до початку ХХ ст. майже не порушувалося. Поступовий науково-технічний прогрес людства призвів до розвитку й у транспортній сфері. Варто відмітити, що розвиток регулювання авіації відбувався водночас із науковими дослідженнями в різних сферах суспільного життя й економічним розвитком держав і суспільства. 5 червня 1783 р. відбувся перший публічний політ кулі, розробленої братами Жозефом і Етьєном Монгольф'є, над

конструкцією якої вони давно працювали. У листопаді 1782 р. у французькому містечку Анноне брати Жозеф й Етьєн Монгольф'є вперше підняли в повітря шовкову оболонку об'ємом в один кубометр [1]. Саме цей факт можна вважати початком розвитку авіаційної галузі та необхідності її адміністративно-правового забезпечення. Зрозуміло, правового регулювання на той час не відбувалося, оскільки в цьому ще не було потреби. З часом рух транспортних засобів у повітрі зростав, завдяки посиленню міждержавних зв'язків.

Щодо розвитку вітчизняного законодавства в цей період варто зазначити таке.

15 березня 1784 р. в царській Росії імператрицею Катериною II видано перший нормативний акт, норми якого мали заборонний характер, – указ про заборону запускати повітряні кулі на період із 1 березня по 1 грудня у зв'язку з небезпекою пожеж. За порушення цього указу встановлена санкція у вигляді штрафу в розмірі 20 рублів [2, с. 8]. Варто відмітити, що 23 квітня 1784 р. Франція ввела заборону на польоти повітряних суден над територію міста без дозволу у Франції. Отже, із цього часу починається правове регулювання питання безпеки авіації. У 1889 р. в Парижі Міжнародний аеронавтичний конгрес розглянув питання власності на повітряні кулі, відповідальності аеронавтів, права власності на них, рятування повітряних кулі й їх екіпажів [3, с. 308]. У 1900 р. французький юрист П. Фошиль (P. Fauchille) запропонував розробити кодекс міжнародної повітряної навігації [3, с. 320].

Надалі в цей період розвиток авіаційного законодавства відбувався більше на теоретичному рівні. Так, у 1902 р. в Брюссельському університеті вперше введено термін «повітряне право» на доповіді, присвяченій питанням регулювання польотів [3, с. 122]. У 1900 р. французький юрист П. Фошиль запропонував розробити кодекс міжнародної повітряної навігації. Саме ним уперше запропоновано принципи свободи повітря [3, с. 322]. Отже, на теоретичному рівні з кінця XIX ст. також починається дослідження авіаційного простору. Однак усе це відбувалось на рівні доповідей і законопроектів. Нормативно-правового регулювання на той час ще не існувало. 18 жовтня 1907 р. в Гаазі підписана Конвенція «Про закони та звичаї сухопутної війни». Відповідно до статті 29 Конвенції, особи, які надсилали листи на повітряних кулях в армію ворога, не вважались шпигунами [4]. Отже, відбувалось зародження правового регулювання державної авіації.

Уперше офіційно принцип свободи повітря закріплено у двосторонній угоді, підписаній між Францією та Німеччиною 23 червня 1913 р. Фактично це була перша угода в галузі регулювання цивільної авіації [3, с. 313]. Отже, із цього часу починається міждержавне регулювання цивільної авіації.

Надалі формування міжнародного повітряного законодавства та національного законодавства відбувалось з урахуванням вимог науково-технічного прогресу, діяльності організацій і фізичних осіб, міждержавних відносин. Поступово відбувається формування авіаційного законодавства на національному рівні й в Україні також. У 1912 р. в Російській імперії (а на той час Україна входила до її складу) був прийнятий закон, що надав право військовим і морським міністрам установлювати заборонні морські зони. У тому самому році була видана постанова, якою заборонялося здійснювати польоти через західний кордон. Отже, з початку XX ст. в Україні починає відбуватися регулювання державної та цивільної авіації. У зв'язку зі швидким розвитком авіації й використанням державами повітряного простору в цивільних, військових цілях проблема правової регламентації відносин, пов'язаних із використанням цього простору, стала нагальним питанням практики. У 1914 р. видано розпорядження щодо заборони всіх польотів через західний кордон. Зрозуміло, що зазначені нормативно-правові акти розповсюджувались на Україну. У 1919 р. на Паризькій мирній конференції підписано Конвенцію про повітряну навігацію, де вперше закріплено принцип повного й виключного суверенітету держав над своєю територією. Це, по суті, перший багатосторонній акт у галузі міжнародного повітряного права. Закріплюючи принцип повного й виключного суверенітету держав стосовно повітряного простору над своєю територією, Конвенція водночас передбачала для країн-учасниць свободу «нешкідливих» польотів над цією територією. Вона також закріплювала положення про належність повітряних суден тощо. Саме тому постало питання про суверенітет держави над своїм повітряним простором, про визнання та нормативне закріплення повного й виключного суверенітету держави стосовно свого повітряного простору [3, с. 334]. Фактично ця Конвенція стала базисом для національного законодавства того періоду. Так, Україні як суб'єкту міжнародного права належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором, що є частиною території України [5, с. 223].

Другий етап історичного розвитку починається після підписання Конвенції про повітряну навігацію 1919 р. [6, с. 36]. Саме в цей період починає відбуватися систематизація і становлення вітчизняного законодавства в Україні [6, с. 26]. Варто відмітити, що саме в цей період відбувається становлення повітряного права.

Появлення авіаційного законодавства в Україні відбувалося разом із розвитком міждержавних відносин, науково-технічним прогресом, відповідним підвищенням

небезпеки й появою необхідності правового регулювання цих відносин.

17 січня 1921 р. Радою народних комісарів прийнято й затверджено Правила про повітряні пересування в повітряному просторі над територіями РРФСР і її територіальними водами. Цей нормативно-правовий акт мав концептуальний характер, був першим кодифікованим актом радянського повітряного права. Після утворення СРСР дія Правил поширилася на всю територію СРСР, у тому числі на територію радянської України. Цей документ структурно складався з чотирьох розділів, норми яких регулювали порядок реєстрації пілотів, повітряних суден та аеродромів; правила експлуатації аеродромів; правила польотів у повітряному просторі РРФСР, що здійснювалися вітчизняними та іноземними літаками; відповідальність власника повітряного судна й льотного складу за спричинені збитки. Із прийняттям Правил розпочинається формування відповідних інститутів повітряного права в СРСР.

27 квітня 1932 р. ЦВК і РНК СРСР затверджено Повітряний кодекс СРСР, який розглядався як збірка законів із повітряного права, оформлений у вигляді єдиного законодавчого акта. Це був перший кодекс і нормативно-правовий акт, який комплексно регулював відносини у сфері авіації в Україні. Саме із цього періоду починається кодифіковане повітряне законодавство. Як зазначає М.В. Юрченко, введення в дію кожного нового кодексу було зумовлено науково-технічним прогресом у галузі створення нової авіаційної, космічної, ракетної, артилерійської й іншої техніки, а також потребою регламентувати заходи щодо забезпечення безпеки повітряних пересувань [7, с. 216].

7 серпня 1935 р. Постановою ЦИК і РНК СРСР затверджено наступний Повітряний кодекс СРСР, який складався з 10 глав, 96 статей і додатку. Цей Кодекс уперше визначив систему повітряного права як галузь законодавства [8, с. 36]. Варто відмітити, що це визначення залишилося в теорії права й після прийняття Повітряного кодексу України 1993 р. Доктрина повітряного права тривалий час не визнавала, що наявність кодексу та відносно самостійної сукупності інших нормативних актів, які об'єднані у свої інститути, є вагомою підставою вважати сукупність повітряного законодавства самостійною галуззю права. У сучасних умовах це питання залишається спірним і остаточно не вирішеним [8, с. 9].

6 грудня 1961 р. Указом Президії Верховної Ради СРСР затверджено новий Повітряний кодекс, що набув чинності з 1 січня 1962 р. Кодекс складався з 10 глав, 145 статей і додатку. Як зазначають А.А. Козловський, З.І. Боярська, порівняно з попередніми кодифікаціями в цьому Повітряному кодексі відображено регулювання таких питань, як права й обов'язки екіпажа повітряного судна; порядок здійснення міжнародних повітряних перевезень пасажирів, багажу й вантажів; адміністративна відповідальність (у вигляді штрафів) за порушення відповідних норм [8, с. 10]. Саме з появою Повітряного кодексу 1961 р. в теорії права розширюється розуміння джерел повітряного права, серед яких визначалися Конституція СРСР, Повітряний кодекс СРСР, Авіаційні правила, підзаконні акти (накази, інструкції органів державного управління цивільною авіацією), міжнародні конвенції та багатосторонні угоди з питань співробітництва в галузі експлуатаційної, комерційної й фінансової діяльності авіатранспортних підприємств низки країн [9, с. 99].

Як зазначає М.В. Юрченко, істотним недоліком радянських повітряних кодексів, прийнятих у 1932 р., 1935 р. і 1961 р., було поширення їх дії тільки на цивільну авіацію. Водночас діяльність державної авіації та авіації, використовуваної для проведення дослідно-конструкторських, експериментальних робіт і випробувань авіаційної техніки, а також іншої діяльності в повітряному просторі (стрільба, пуски ракет тощо), не регламентувалася законода-

ми СРСР, що часто призводило до інцидентів як у повітряному просторі, так і під час обслуговування повітряних суден різних відомств на аеродромах [7, с. 218].

Надалі розвиток доктрини радянського повітряного права пов'язаний із затвердженням 11 травня 1983 р. Президією Верховної Ради СРСР нового Повітряного кодексу СРСР. Під впливом цього нормативно-правового акта вперше визначена система повітряного законодавства, яка складається з взаємопов'язаних правових інститутів: державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації; державний контроль за діяльністю цивільної авіації; повітряні судна; аеродроми, аеропорти й об'єкти єдиної системи організації повітряного руху; екіпаж повітряного судна; польоти повітряних суден; авіаційна безпека; повітряні перевезення; авіаційні роботи тощо. Отже, в цьому Кодексі сформовано достатній для того часу понятійний апарат, визначено основні засади державного регулювання повітряного простору, систему повітряного права. Цим Кодексом уже регулювалось виконання польотів державної авіації. Варто зазначити, в ньому також відображено положення Чиказької конвенції 1944 р., у зв'язку з приєднанням СРСР до неї в 1970 р. Тобто вже можна стверджувати про міжнародне регулювання цивільної авіації України та імплементацію норм міжнародного права в українське законодавство. У цьому Повітряному кодексі вперше визначено поняття «авіаційний персонал» і встановлено адміністративну відповідальність за порушення правил безпеки польоту повітряних суден. При цьому, як зазначає В.М. Юрченко, більшість положень як цього Кодексу, так і прийнятих на його основі підзаконних актів розраховано на їх застосування в умовах жорсткої адміністративно-командної системи управління цивільною авіацією [7, с. 218]. Також варто зазначити, що адміністративна відповідальність за порушення повітряного законодавства відображена в Кодексі України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984. Саме в ньому з'явилася відповідальність за склади правопорушень, учинених в авіаційній сфері [10]. Комерційні відносини цивільної авіації майже не розвивались, у цей період розвиток теоретичних досліджень авіаційного законодавства практично не відбувався. Відповідно, існувало багато прогалин вітчизняного законодавства.

Третій етап становлення адміністративно-правового регулювання починається з 1991 р. У 1991 р. Україна отримує незалежність; починають розвиватися комерційні відносини, міждержавні зв'язки; з'являються нові інституції. Саме в цей період починається процес становлення авіаційної галузі в сучасній Україні, який фактично збігся з кризовими явищами початку незалежності. Для розвитку держави, комерційних відносин, переходу на ринкові відносини необхідно було вдосконалити адміністративно-правове регулювання транспортної галузі, в тому й цивільної авіації.

На початку 90-х рр. в Україні починають розвиватися комерційні відносини, в тому числі й авіаційної діяльності. Державне регулювання того часу вже не відповідало реаліям. Виникало багато прогалин вітчизняного законодавства та проблем, які потребували негайного вирішення. Саму тому поступово виникає потреба в прийнятті нового нормативно-правового акта, який відповідав би сучасним умовам. У 1993 р. прийнято Повітряний кодекс України, який став першим кодифікованим актом повітряного законодавства незалежної України. Саме в цьому нормативному акті вперше зазначено, що терміни, які використовуються в цьому Кодексі, вживаються в значенні, наведеному в стандартах Міжнародної організації цивільної авіації та законодавчих актах України. Повітряний кодекс України 1993 р. фактично не містив у собі ринкові елементи [7, с. 219], багатьох авіаційних термінів, зокрема щодо регулювання аеропортової діяльності, що постійно призводило до суперечностей і проблем у застосуванні законодавства.

Як зазначають А.А. Козловський, З.І. Боярська, чинний Кодекс із самого початку зберігав інститути радян-

ського повітряного права й не орієнтувався на вимоги міжнародного права, навіть після внесення до нього доповнень і змін [7, с. 11]. Із 9 вересня 1992 р. Україна стала членом ІКАО, приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (м. Чикаго, 07.12.1944 (Чиказька конвенція)) [11]. Із цього часу починається новий період – період інтенсивного розвитку повітряного права незалежної України. У 1993 р. Україна стає членом Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА) та Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль) [12, с. 20].

Питання державного регулювання транспортною сферою, в тому числі державного управління цивільною авіацією, регламентується Законом України «Про транспорт» [13].

07.03.1996 прийнято Закон України «Про страхування» [14]; 29.03.2002 – Постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» [15].

З метою впорядкування відносин щодо розслідування авіаційних пригод, 21.03.2012 прийнята Постанова Кабінету Міністрів України «Про утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними судами України» [16]. Правове регулювання розслідування подій та інцидентів в авіації регламентується також Повітряним кодексом України.

Діяльність аеропортів в Україні регламентується Повітряним кодексом України, Земельним кодексом України, Правилами сертифікації аеропортів України, затвердженими Наказом Державіаслужби 13.06.2006 № 407 [17].

Земельним кодексом України вирішено, зокрема, питання, пов'язані із земельними ділянками, діяльністю в зоні аеродромів і приаеродромною територією [18].

19.05.2011 прийнято новий Повітряний кодекс України (набрав чинності 17.09.2011), який діє й сьогодні [19]. Цей нормативно-правовий акт містить численні норми щодо регулювання питань адміністративного законодавства, заходів адміністративної відповідальності, відповідальності як фізичних, так і юридичних осіб. Можна стверджувати, що він пристосований до сучасних умов розвитку авіації, міждержавних відносин, адаптований до міжнародних норм авіаційного законодавства. Прийняття нового Повітряного кодексу України було одним із пріоритетів співробітництва у сфері транспорту на 2010 р., визначених у Порядку денному асоціації (ПДА) між Україною та ЄС, та однією з передумов підписання Угоди про спільний авіаційний простір.

На підставі Повітряного кодексу України розроблено Авіаційні правила України. Особливе місце у правовому регулюванні у сфері авіатранспорту посідають авіаційні правила, які визначають порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів і екологічної безпеки. Авіаційні правила України визначають порядок видачі дозволів, свідоцтв, сертифікатів авіаційному персоналу. Авіаційні правила України підлягають обов'язковому виконанню всіма юридичними та фізичними особами на території України й суб'єктами авіаційної діяльності України за її межами [20, с. 122].

Крім того, Україна повинна була враховувати міжнародні регуляторні вимоги в цій сфері [7, с. 219]. На думку Є.К. Єршова, існує причинний зв'язок між виникненням нових правових норм, які регулюють відносини держав щодо використання повітряного простору з метою здійснення повітряних перевезень і регулювання діяльності повітряного транспорту, і швидкими темпами розвитку авіаційної техніки. На його думку, важливий вплив на становлення авіаційного законодавства, національного законодавства України мають євроінтеграційні процеси, а також міжнародні конвенції, угоди в галузі авіації, які були ратифіковані Україною. Як правило, це нормативні акти, прийняті міжнародними організаціями або в рамках підписаної за участю України угод. Загалом у цей період прийнято багато

нормативно-правових актів щодо вдосконалення державного регулювання авіаційного законодавства.

Отже, історично можна виокремити три етапи розвитку адміністративно-правового регулювання цивільної авіації в Україні: 1) 1783–1919 рр.; 2) 1919–1991 рр.; 3) 1991 р. – до сьогодні.

I етап (1783–1919 рр.) характеризується таким: 1) відбувається зародження правового регулювання цивільної авіації; 2) приймаються перші нормативні акти в галузі авіації, що мають заборонний характер; 3) систематизація нормативно-правових актів у галузі авіації ще не відбувалась; 4) державний контроль здійснювався лише стосовно окремих питань у галузі цивільної та державної авіації.

II етап (1919–1991 рр.) характеризується таким: 1) відбувається становлення адміністративно-правового регулювання цивільної та державної авіації (зокрема регулювання безпеки авіації, закріплюються на законодавчому рівні терміни й дефініції); 2) кодифікацією авіаційного законодавства та нормативно-правових актів державного регулювання в галузі цивільної авіації; 3) безпосереднім впливом норм міжнародних нормативно-правових актів на вітчизняне авіаційне законодавство; 4) відсутністю комерціалізації відносин у галузі цивільної авіації; 5) державним контролем у всіх сферах суспільного життя, в тому числі й у галузі цивільної авіації; 6) окремі питання цивільної авіації досліджуються на теоретичному рівні; 7) наявна значна частина прогалин вітчизняного авіацій-

ного законодавства, що стає причиною суперечностей між різними нормативно-правовими актами.

III етап (1919 р. – до сьогодні) відзначається таким: 1) відбувається жвавий розвиток і комерціалізація відносин у галузі цивільної авіації; 2) відбувається імплементація норм міжнародного права та європейського законодавства в галузі цивільної авіації; 3) державний контроль здійснюється з урахуванням забезпечення захисту прав інтересів суспільства, фізичних і юридичних осіб; 4) адміністративно-правове регулювання цивільної авіації досліджується на теоретичному рівні, внаслідок чого вдосконалюється понятійний апарат, вивчаються окремі питання авіаційного законодавства, зокрема правового регулювання безпеки польотів, авіаційної безпеки, використання повітряного простору, авіаційних перевезень; 5) більшість питань регламентується підзаконними нормативними актами; 6) на становлення авіаційного законодавства і його державне регулювання безпосередній вплив має науково-технічний прогрес; 7) відбувається поділ авіації на державну й комерційну.

Завдяки аналізу історичних етапів розвитку авіаційного законодавства можна зробити висновок, що на його розвиток має визначальний вплив: 1) науково-технічний прогрес; 2) міжнародні акти в галузі цивільної авіації; 3) нормативно-правові акти країн Європейського Союзу. Сьогодні необхідним є вдосконалення адміністративного регулювання авіаційного законодавства, з метою усунення прогалин чинного законодавства й суперечностей різних нормативних актів.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nebo.dp.ua/history.html>.
2. Козловський А.А. Розвиток концепції повітряного права / А.А. Козловський, З.І. Боярська // Юридичний вісник. – 2012. – № 3. – С. 8–12.
3. Тодоров И.Я. Международное публичное право : [учебное пособие] / И.Я. Тодоров, В.Н. Субботин, А.В. Филонов. – К. : Знання, 2005. – 414 с.
4. Конвенція про закони і звичаї сухопутної війни (IV Гаазька конвенція) (укр., рос.) від 18.10.1907 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_222](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_222).
5. Адміністративне право України : [підручник] / [Ю.П. Битяк, В.М. Гаращук, О.В. Дьяченко та ін.] ; за ред. Ю.П. Битяка. – К. : Юрінком Інтер, 2007. – 544 с.
6. Волков М.М. Советское воздушное право : [учебное пособие] / М.М. Волков. – Л. : Ленкнига, 1969. – Ч. 1 : Общая. – 1969. – 50 с.
7. Юрченко М.В. Повітряний кодекс України як правова основа діяльності авіаційної галузі / М.В. Юрченко // Актуальні проблеми держави і права. – 2013. – № 2. – С. 216–222.
8. Козловський А.А. Розвиток концепції повітряного права / А.А. Козловський, З.І. Боярська // Юридичний вісник. – 2012. – № 3. – С. 8–12.
9. Гончарук С.Т. Місце адміністративного права в механізмі правового регулювання відносин в галузі авіації / С.Т. Гончарук // Малий та середній бізнес. – 2008. – № 1–2. – С. 98–101.
10. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X // Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР). – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.
11. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 1944 р. Дата приєднання України – 10.08.1992 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038).
12. Єршов Є.К. Вплив Європейських інтеграційних процесів на формування нормативно-правового регулювання цивільної авіації України / Є.К. Єршов // Юридичний вісник. – 2013. – № 1. – С. 19–23.
13. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1994. – № 51. – Ст. 446.
14. Про страхування : Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1996. – № 18. – Ст. 78.
15. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України : Постанова Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 № 401 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/>.
16. Про утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 № 28/2.
17. Про затвердження Правил сертифікації аеропортів : Наказ Державіаслужби від 13.06.2006 № 407 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/>.
18. Земельний кодекс України : Закон України від 25.10.2001 № 2768-III.
19. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2011. – № 48–49. – Ст. 536.
20. Шульженко Ф.П. Навчальний посібник / Ф.П. Шульженко, О.О. Гайдунін, Р.С. Кундрік. – К. : КНЕУ, 2005. – 244 с.