УДК 342.951:656.7(477)
DOI https://doi.org/10.32782/2524-0374/2025-2/125

ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ

PUBLIC ADMINISTRATION OF STATE AVIATION IN UKRAINE

Галунько В.В., д.ю.н., професор,
голова ГО «Академія адміністративно-правових наук»,
професор кафедри адміністративного права, інтелектуальної власності
та цивільно-правових дисциплін
Київський університет інтелектуальної власності та права
ORCID ID: 0000-0003-1619-5028

Глобенко І.О., доктор філософії в галузі «Право»,
доцент кафедри адміністративного права, інтелектуальної власності
та цивільно-правових дисциплін
Київський університет інтелектуальної власності та права
ORCID ID: 0000-0002-3058-521X

Бородін І.Л., д.ю.н., професор,
професор кафедри адміністративного права, інтелектуальної власності
та цивільно-правових дисциплін
Київський університет інтелектуальної власності та права

Лазарев А.А., к.ю.н., доцент кафедри адміністративного права,
інтелектуальної власності та цивільно-правових дисциплін
Київський університет інтелектуальної власності та права
ORCID ID: 0009-0006-2200-0425

Мудрицька К.О., доктор філософії в галузі «Право», доцент,
доцент кафедри адміністративного права, інтелектуальної власності
та цивільно-правових дисциплін
Київський університет інтелектуальної власності та права
ORCID ID: 0000-0003-3759-8897

У статті здійснено науковий аналіз особливостей публічного адміністрування державної авіації України в умовах російсько-української війни. Зазначено, що державна авіація охоплює авіаційні формування сектору безпеки й оборони, зокрема Повітряні Сили ЗСУ, авіацію Нацгвардії, ДПСУ, МВС та інші. Виокремлено основні її функції: забезпечення повітряного суверенітету, бойові операції, сертифікація, контроль та підготовка персоналу. Обґрунтовано, що в умовах війни публічне адміністрування орієнтоване на інтеграцію до стандартів НАТО, зміцнення оборонної спроможності та технічну модернізацію. Проаналізовано нормативно-правову базу. Окреслено важливість розвитку безпілотних авіаційних систем, їх часткову інтеграцію до структури державної авіації, а також моральне заохочення як елемент позитивної дисциплінарної практики щодо військовослужбовців. Визначено міжнародні напрямки вдосконалення – цифровізацію, стандарти НАТО, кооперацію з партнерами, розвиток освітніх програм. Окрему увагу приділено потребі впровадження сучасних технологій, інституційної реформи та створення адаптивної адміністративної моделі, здатної ефективно реагувати на динамічні проблеми війни. Доведено, що стратегічне планування має бути орієнтованим не лише на оперативні завдання, а й на побудову стійкої, надійної системи авіаційної безпеки в довгостроковій перспективі. З огляду на європейську ініціативу ESSI, Україна має інтегруватися в архітектуру спільної системи протиповітряної оборони. Підтримано думку, що пріоритетним напрямком досягнення паритету з країною-агресором має стати авіаційне патрулювання в Україні авіацією країн-учасниць ЄС у прикордонному повітряному просторі до території своїх держав. Підкреслено, що європейські держави активно сприяють переозброєнню Повітряних Сил ЗСУ, передаючи літаки й озброєння, якщо не хочуть, щоб російські терористи підійшли до їхніх кордонів. Констатовано, що в умовах сьогодення важливу роль у цьому процесі відіграють бойові партнери України – Данія, Румунія, Франція, Швеція та інші.

Ключові слова: адміністративна послуга, адміністративна процедура, адміністративна відповідальність, адміністративне право, адміністративно-правові відносини, адміністративний орган, безпека, державна авіація, доктрина, виконавча діяльність, галузь, міністерство, органи виконавчої влади.

The article presents a scholarly analysis of the peculiarities of public administration of state aviation in Ukraine under the conditions of the Russian-Ukrainian war. It is noted that state aviation includes aviation formations of the security and defense sector, particularly the Air Force of the Armed Forces of Ukraine, the aviation of the National Guard, the State Border Guard Service, the Ministry of Internal Affairs, and others. The main functions are outlined: ensuring air sovereignty, conducting combat operations, certification, control, and personnel training. It is substantiated that in wartime, public administration is focused on integration into NATO standards, strengthening defense capabilities, and technical modernization. The legal framework is analyzed. The importance of developing unmanned aerial systems and their partial integration into the structure of state aviation is emphasized, as well as moral incentives as an element of positive disciplinary practice for servicemen. The international directions for improvement are defined: digitalization, NATO standards, cooperation with partners, and the development of educational programs. Special attention is paid to the need for implementing modern technologies, institutional reform, and creating an adaptive administrative model capable of effectively responding to the dynamic challenges of war. It is proven that strategic planning should be oriented not only toward operational tasks but also toward building a sustainable and reliable aviation security system in the long term. Given the European ESSI initiative, Ukraine should integrate into the architecture of a joint air defense system. The position is supported that achieving parity with the aggressor state should include air patrolling in Ukraine by the EU member states' aviation in the border airspace up to their national territories. It is emphasized that European states are actively contributing to the rearmament of Ukraine's Air Force by providing aircraft and weapons, as they do not want Russian terrorists to approach their borders. It is concluded that, under current conditions, Ukraine's key military partners – Denmark, Romania, France, Sweden, and others – play an essential role in this process.

Key words: administrative authority, administrative law, administrative legal relations, administrative liability, administrative procedure, administrative service, doctrine, executive activity, executive authorities, ministry, safety, sector, state aviation.

Вступ. Людина розумна як дитя планети Земля біологічно «нібито не літає... А крила має!», – ці слова промовляє до людства українська поетеса Ліна Костенко. Її поезія – це сумління нації, що переконує: справжні крила людини – не з пуху й пір'я, а з правди, чесноти та довір'я [1]. Ці образи є актуальними для нашого наукового аналізу, адже філософія права в межах правової антропології переконливо доводить, що людина, будучи носієм правосвідомості, є правовим суб'єктом, який не просто відтворює зміст позитивного права, а свідомо реалізує чи відкидає його приписи, що зумовлює її здатність до вибору між правомірною та протиправною поведінкою. Такий вибір випливає з автономії особистості як морально незалежної істоти (за І. Кантом), а також із визначення людини як homo juridicus, наділеної унікальною здатністю створювати й сприймати юридичну дійсність (Ж. Карбоньє). Відтак свобода волі, що є фундаментальною рисою людського буття, виявляється в її здатності діяти у правовому полі не лише відповідно до встановлених норм, а й усупереч їм, що підтверджує: «людина має право вибору як щодо вчинення правомірних поступків, так і протиправних» [2].

Крайньою загрозливою формою протиправної поведінки на глобальному рівні є агресивні війни. Дональд М. Ференц, розкриваючи еволюцію правового розуміння агресивної війни як злочину міжнародного характеру на прикладі Нюрнберзького процесу, доводить, що така війна є найвищим міжнародним злочином. Ініціювання агресивної війни є злочином, який відрізняється від інших воєнних злочинів тим, що вміщує в собі накопичене зло всього збройного конфлікту [3].

Така характеристика повною мірою стосується й агресивних дій російської федерації щодо України, що тривають від початку 2014 року. Ситуація, що склалася після цього в Європі, стала безпрецедентною: уперше після Другої світової війни відбувся міжнародно-правовий факт, коли росія окупувала й анексувала Автономну Республіку Крим і розв'язала російсько-українську війну в окремих районах Донецької та Луганської областей. Упиваючись своєю міжнародною безкарністю, росія 24 лютого 2022 року під керівництвом свого диктатора розпочала повномасштабне вторгнення в Україну з метою повалення легітимної української влади, підриву основ української державності, знищення інфраструктури, культури, науки, економіки й підкорення українського народу. Ця війна супроводжується масованими ударами по цивільному населенню, зокрема із застосуванням авіації, ракетної зброї, артилерії та безпілотників. Лише в листопаді 2024 року, за даними Моніторингової місії ООН з прав людини, загинули щонайменше 165 мирних жителів, а 887 осіб були поранені. Президент України Володимир Зеленський у своїх зверненнях неодноразово наголошував, що мета агресора – не лише окупація територій, а й повне знищення української незалежності та свободи [4].

Попри надлюдські зусилля українського народу, міжнародна юридична система наразі демонструє серйозну неспроможність ефективно реагувати на такі злочини. Незважаючи на те, що український народ та українська держава самотужки зі зброєю в руках захищають західні цінності від тоталітаризму та міжнародного тероризму, міжнародна демократична спільнота продовжує демонструвати обмежену дієздатність у стримуванні російського агресора та притягненні російського військово-політичного керівництва до юридичної відповідальності за агресію. Міжнародний кримінальний суд позбавлений можливості розглядати злочин агресії без рішення Ради Безпеки ООН, де росія має право вето. Ідея створення спеціального трибуналу блокується юридичними труднощами та питанням імунітету керівництва росії. Хоча МКС видав ордери на арешт російського диктатора, їх ефективність залишається низькою через невиконання цих рішень державами-членами. Зобов'язання Будапештського меморандуму не були реалізовані, а новостворені інституції, як-от Міжнародний центр із переслідування злочину агресії при Євроюсті, мають обмежений мандат. Психологічний острах та інші чинники залежності деяких керівників держав, які вважаються демократичними, від росії додатково ускладнюють формування глобального правового фронту міжнародної справедливості [5].

Ослаблення глобальної правової системи значною мірою пов'язане з політичними змінами у США, адже міжнародне право, яке утвердилося після заснування ООН та підписання Гельсінських угод, ще більше послабилося після приходу до влади президента Дональда Трампа. Зовнішньополітичний курс його адміністрації набув характеру демонстративного й системного ігнорування усталених норм міжнародного права. Так, здійснювалися радикальні кроки, які кардинально суперечили принципам багатосторонньої взаємодії у сфері торгівлі, підривали засади довіри між країнами та провокували гострі кризові явища в роботі глобальних економічних і політичних інститутів. Новітні торговельні війни США, позначені запровадженням додаткових тарифів на імпорт із ключових торговельних партнерів, спричинили хвилю занепокоєння серед країн-учасниць Світової організації торгівлі, поставивши під сумнів цілісність багатосторонньої торговельної системи. Особливу тривогу викликали гучні політичні заяви про можливість використання військової сили для досягнення економічних і геополітичних цілей, що прямо суперечить основоположним засадам міжнародної безпеки, поваги до територіальної цілісності та суверенітету держав. Саме такі кроки посилили атмосферу недовіри, сприяли формуванню нових економічних блоків і поглибленню геополітичних розломів. Системний характер порушень, агресивна риторика та схильність до політики «економічного націоналізму» стали відлунням епохи однобічних рішень, які можуть мати довготривалі негативні наслідки для світового устрою [6].

На тлі цих проблем усе ж з'являються ознаки нового стратегійного мислення в Європейському Союзі. Хоча відхід адміністрації Президента США Трампа від принципів глобалізації та підтримки демократичних держав, які потерпають від зовнішньої агресії, негативно впливає на світовий правовий порядок, сприяючи зростанню самовпевненості автократичних режимів, зокрема путінської росії, яка прагне вирішувати геополітичні питання силовим шляхом, усе ж у країнах ЄС поступово починає формуватись нове стратегійне бачення. Уряди й політичні еліти держав ЄС дедалі частіше усвідомлюють, що російсько-українська війна – це не локальний конфлікт, а потенційна прелюдія до більш масштабної загальноєвропейської війни. Така зміна світогляду хоч і відбувається повільно, але вже породжує конкретні політичні й оборонні рішення. Так, країни ЄС висловлюють наративи щодо нарощування військової допомоги Україні, зокрема у вигляді бойової авіації, а також розширюють інфраструктуру забезпечення цієї підтримки. Попри юридичні, політичні та інституційні труднощі, спостерігається зародження тенденції до більш системної протидії агресору та зміцнення європейської оборонної єдності. Це, безперечно, свідчить про обережний, але поступовий рух до формування справжнього правового й безпекового фронту в межах міжнародної демократичної спільноти [7].

Отже, у світлі цих змін особливого значення набуває питання повітряної переваги як чинника національного та європейського захисту. В умовах зростальної нестабільності міжнародної безпекової архітектури, коли інституції глобального врегулювання, зокрема Організація Об'єднаних Націй, фактично втрачають ефективність, а США, відступивши від ролі гаранта світового правопорядку, дедалі частіше демонструють ознаки держави з ізоляціоністськими та імперськими амбіціями, український народ змушений самостійно чинити опір повномасштаб-

ній збройній агресії з боку російської федерації. У таких умовах російсько-українська війна набула не лише екзистенційного, а й цивілізаційного характеру – це боротьба за саме право на життя, національну ідентичність та свободу у складі демократичного світу. Водночас, хоч і повільно, у політичних елітах країн ЄС формується нове стратегійне бачення, що передбачає зародження нової єдності демократичного світу у протистоянні агресору. На цьому тлі боротьба за перевагу в повітрі набуває особливої ваги. Авіаційне панування є критично важливою умовою успішного ведення як оборонних, так і наступальних операцій. Контроль над повітряним простором – це не лише воєнна перевага, а передумова для збереження життя цивільного населення, захисту критичної інфраструктури та стратегічної мобільності Збройних Сил України. Отже, забезпечення повітряної переваги стає ключовим елементом не лише зміцнення обороноздатності України, але й побудови нового правового й безпекового фронту в межах міжнародної демократичної спільноти.

Огляд останніх наукових досліджень. До проблем засад та інструментарію публічного адміністрування державної авіації в Україні звертали увагу українські та зарубіжні науковці, зокрема К. Айхензер, А. Берлач, О. Буханевич, Ф. Д'Алессандра, С. Кіт, О. Ситников, С. Стеценко, М. Стеріо та Д.М. Ференц. Їхні дослідження стали теоретичною основою для аналізу трансформації авіаційної галузі в умовах повномасштабної війни, зосередившись на таких ключових аспектах: адаптація повітряного простору до військових реалій, інтеграція стандартів НАТО та ІСАО, розвиток безпілотних технологій, створення міжнародних механізмів захисту авіаційної інфраструктури та реформування Повітряних Сил ЗСУ. У сукупності це формує наукову базу для розроблення сучасної української доктрини адміністративного права та її гармонізації з європейськими стандартами публічного адміністрування в авіаційній галузі державної авіації. Це також відкриває можливості для поширення українського досвіду серед інших держав – членів ЄС.

Мета статті полягає в тому, щоб на основі українського досвіду функціювання державної авіації в умовах повномасштабного російського вторгнення, національного законодавства та стандартів провідних галузей НАТО комплексно розкрити особливості публічного адміністрування державної авіації в Україні в тісній взаємодії з країнами-учасницями Європейського Союзу та структурами НАТО.

Виклад основного матеріалу. Розкриваючи зміст державної авіації як об'єкта публічного адміністрування, слід зазначити, що у зв'язку з тривалою російсько-українською війною офіційна інформація щодо складу та чисельності авіаційних підрозділів України залишається обмеженою через режим військової таємниці. Водночас аналіз відкритих іноземних джерел дає змогу сформувати узагальнену оцінку стану державної авіації України. Повітряні Сили ЗСУ утримували на озброєнні близько 25–30 винищувачів Су-27, орієнтовно таку ж кількість МіГ-29 (зокрема модернізованих до версії MU2), а також 6–10 винищувачів F-16, отриманих у межах міжнародної допомоги від Нідерландів, Данії та Норвегії. Також Франція оголосила про передання Україні винищувачів Mirage 2000-5. Штурмова авіація представлена 15–18 літаками Су-25 і 10–12 одиницями Су-24М, що активно використовуються в умовах бойових дій. Гелікоптерний парк включає 25–30 одиниць Мі-8/Мі-17, 15–20 Мі-24, а також 6–8 гелікоптерів Н145М, поставлених ФРН для підрозділів МВС України. За експертними оцінками, станом на кінець 2024 року кількість підготовлених українських пілотів становила близько 200–250 осіб, з яких орієнтовно 20–30 проходили або завершували навчання на F-16. Загальна чисельність особового складу Повітряних Сил, включаючи мобілізованих військовослужбовців, технічний персонал і підрозділи протиповітряної оборони, оцінювалася в межах 50 000–55 000 осіб [8–9].

У попередніх наукових і навчальних працях нами доведено, що публічне адміністрування є адміністративною діяльністю адміністративних органів, яка є зовнішнім виявом реалізації функцій виконавчої влади. Ця діяльність здійснюється виключно з метою задоволення публічного інтересу й відмежовується від законодавчої, судової та політичної влади. Відповідно публічне адміністрування постає як цілісна система, у межах якої адміністративні органи, діючи на підставі закону, забезпечують реалізацію прав, свобод і законних інтересів фізичних та юридичних осіб, а також задоволення публічного інтересу суспільства й держави. До основних форм реалізації публічного адміністрування належать такі: по-перше – надання адміністративних послуг, що здійснюється на основі звернень осіб і передбачає вплив на їхні права та обов'язки; по-друге – розпорядча діяльність, яка включає підготовку й ухвалення підзаконних нормативно-правових актів, що конкретизують положення законів. Найбільш масштабною за обсягом є виконавча (правозастосовна) діяльність, яка полягає в ухваленні адміністративних актів, здійсненні фактичних дій та застосуванні інших засобів прямого впливу [10, с. 40–45]. Така комплексна модель публічного адміністрування забезпечує ефективну реалізацію державної політики в усіх сферах суспільного життя, зокрема в галузі оборони, авіаційного транспорту та секторах державної авіації.

Державна авіація в Україні визначається як авіація, призначена для забезпечення оборони держави, охорони державного кордону, підтримання правопорядку, захисту національної безпеки та виконання спеціальних завдань. Такий підхід закріплено в статті 7 Повітряного кодексу України, де встановлено розмежування між державною та цивільною авіацією. Її діяльність підпорядкована виключно публічним цілям і здійснюється в межах визначених законодавством функцій [11].

Первинною складовою загального адміністративного права, інститути якого забезпечують публічне адміністрування у секторах державної авіації, є відповідні принципи. Вітчизняна правова система не містить окремої доктрини принципів публічного адміністрування у сфері державної авіації, хоча така потреба є вкрай актуальною в умовах воєнного стану й посилення обороноздатності України. Чинне законодавство, зокрема Повітряний кодекс України, лише частково торкається питань процедурних засад публічного адміністрування у сфері цивільної авіації, зазначаючи, що адміністративні провадження в цій сфері мають здійснюватися з дотриманням принципів адміністративної процедури, визначених Законом України «Про адміністративну процедуру». Водночас питання нормативного закріплення принципів публічного адміністрування у сфері державної авіації залишається відкритим – жоден із профільних законів не містить системного переліку таких принципів. Принцип оборонної доцільності передбачає ухвалення рішень із пріоритетом стратегійних інтересів оборони та військово-політичних цілей. Принцип законності вимагає суворого дотримання правових меж і підстав діяльності органів. Разом із тим принцип пропорційності визначає потребу ухвалення рішень, які є доцільними, достатніми та не створюють надмірного втручання у права осіб. В умовах воєнного часу особливої ваги набувають принципи оперативності та ефективності, які вимагають швидкого реагування адміністративних органів на безпекові виклики. Підпорядкування державної авіації в межах чіткої вертикалі командування забезпечує реалізацію принципу безперервності управління, тоді як принципи гласності та участі заінтересованих осіб реалізуються в тій частині, що не порушує вимог щодо державної таємниці [12].

Окрему роль у сфері державної авіації відіграють принципи адміністративної процедури, визначені Законом

України «Про адміністративну процедуру». Так, принцип офіційності реалізується через ініціативу адміністративного органу щодо перевірки дотримання авіаційних норм. Принцип добросовісності вимагає відповідального ставлення як від державних органів, так і від операторів авіаційної техніки. Принцип рівності забезпечує недопущення дискримінації суб'єктів авіаційної діяльності, зокрема приватних структур, а принцип неупередженості гарантує об'єктивність у розгляді справ, пов'язаних із порушенням вимог безпеки. Усі ці принципи мають забезпечити належний баланс між публічною безпекою, оборонними інтересами держави та дотриманням прав людини [13].

До складу державної авіації України входять авіаційні формування, що використовуються в межах сектору безпеки та оборони. Зокрема, це авіація Збройних Сил України, Державної прикордонної служби України, Національної гвардії України, Міністерства внутрішніх справ, Державної служби з надзвичайних ситуацій, Служби безпеки України, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України, а також інші авіаційні формування, створені відповідно до чинного законодавства. Їхня діяльність реалізується в межах єдиної системи державної авіації під координацією центрального органу виконавчої влади у сфері оборони. Нормативну основу функціювання державної авіації України становлять не лише положення Повітряного кодексу України, а й низка спеціалізованих законів: «Про оборону України», «Про Збройні Сили України», «Про Державну прикордонну службу України», «Про Національну гвардію України», «Про Службу безпеки України», «Про центральні органи виконавчої влади». Ці нормативно-правові акти високої юридичної сили закріплюють повноваження та функції кожного з органів, які беруть участь у державному авіаційному забезпеченні.

Публічне адміністрування авіації в Україні здійснюється низкою адміністративних органів, що належать до системи органів виконавчої влади. Загальну координацію в цій сфері покладено на Міністерство оборони України, яке визначає стратегійні засади політики у сфері державної авіації. Безпосереднє оперативне керівництво здійснює командування Повітряних Сил ЗСУ (далі – КПС ЗСУ), яке в межах публічного адміністрування авіації виконує низку стратегічних функцій, що забезпечують цілісність, безперервність та ефективність діяльності державної авіації. Зокрема, до його ключових повноважень належить управління повітряним простором держави з метою гарантування його недоторканності, здійснення контролю за його використанням, а також реалізація механізмів його охорони в мирний і воєнний час. Тобто КПС ЗСУ є базовим органом реалізації державної політики у сфері безпеки повітряного простору та організації його експлуатації відповідно до національних інтересів. Інституційна компетенція командування охоплює також забезпечення постійної бойової готовності, модернізацію матеріально-технічної бази, удосконалення озброєння та авіаційної техніки. Водночас КПС ЗСУ здійснює публічне адміністрування кадрової політики у сфері авіації, організовуючи професійну підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації особового складу – пілотів, технічного персоналу та офіцерів управлінської ланки. Ці функції реалізуються з урахуванням інтеграції до стандартів НАТО та на основі міжнародного обміну досвідом, що сприяє зміцненню інституційної спроможності авіаційного сектору. У площині міжвідомчої взаємодії КПС ЗСУ координує діяльність з іншими видами ЗСУ, а також взаємодіє з Державною авіаційною службою, Генеральним штабом та іншими суб'єктами публічного адміністрування. В умовах загроз національній безпеці саме КПС ЗСУ відповідає за оперативне реагування – організацію та проведення повітряних операцій, застосування засобів протиповітряної оборони, розгортання бойових сил і управління наявними ресурсами [13].

Україна активно впроваджує стандарти НАТО у сфері державної авіації, що є незворотним процесом, оскільки його мета полягає в забезпеченні повної оперативної сумісності української авіації з силами Альянсу через уніфікацію техніки, процедур управління повітряним рухом, підготовки пілотів і систем обміну інформацією. Зокрема, здійснюється адаптація систем зв'язку Link 16 і навігації TACAN, що забезпечує ефективну взаємодію з авіацією НАТО під час спільних операцій. Важливими в цьому контексті є стандарти STANAG 5516 (обмін тактичними даними), STANAG 4586 (керування безпілотними літальними апаратами), STANAG 3114 (підготовка льотного складу), які встановлюють єдині правила радіозв'язку, навігації, розпізнавання «свій – чужий» та уніфікації термінології, що критично важливо в умовах бойових дій. Водночас цей процес супроводжується проблемами модернізації авіаційної техніки, перепідготовки персоналу та технічної адаптації інфраструктури, однак уже нині фіксуються значні успіхи в реалізації стандартів НАТО під час спільних навчань і бойових операцій [14].

Особливі перспективи відкриваються у сфері кібербезпеки та розвідки, де впровадження натівських підходів сприяє зростанню передбачуваності й ефективності української авіації як складової колективної безпеки. У цьому контексті важливо зазначити, що 12 грудня 2023 року Україна завершила процедуру міжнародного визнання в авіаційній галузі: за повідомленням інформаційного агентства Міністерства оборони «АрміяInform», Головне управління державної авіації України успішно пройшло NATO Recognition Process й отримало сертифікат відповідності стандартам НАТО як компетентний орган із військової льотної придатності [15].

Спеціальним адміністративним органом, який здійснює безпосереднє публічне адміністрування у сфері державної авіації, є Головне управління державної авіації України – структурний підрозділ Міністерства оборони України, створений на підставі спільної директиви Міністерства оборони та Головнокомандувача ЗСУ від 27 грудня 2022 року. Діяльність цього органу спрямована на реалізацію державної політики в галузі державної авіації, а також на забезпечення контролю за використанням повітряного простору України в мирний час і в особливий період із метою захисту суверенітету держави. Відповідно до покладених функцій Головне управління є центральним елементом системи оборонного авіаційного адміністрування України. Метою створення й функціювання Головного управління є забезпечення реалізації державної політики у сфері державної авіації України, формування єдиної системи нормотворчої, організаційної та контрольно-наглядової діяльності, що охоплює весь спектр питань використання повітряного простору з оборонною метою. Орган відповідає за реалізацію функцій держави у сфері авіаційної оборони, формування відповідної нормативно-правової бази, упровадження авіаційних стандартів та забезпечення авіаційної безпеки.

Завданнями Головного управління, визначеними нормативно-правовими актами, є комплекс дій, спрямованих на формування та реалізацію оборонної авіаційної політики. До них, зокрема, належать: внесення пропозицій щодо розвитку державної авіації; участь у розробленні нормативно-правових актів; координація взаємодії з іншими військовими формуваннями та правоохоронними органами; організація контролю за дотриманням стандартів авіаційної безпеки; забезпечення сертифікації об'єктів та суб'єктів авіаційної діяльності. У територіальному аспекті предмета відання юрисдикція Головного управління охоплює всю територію України. Це означає, що орган має право реалізовувати свої повноваження без обмеження адміністративними межами областей чи зон контролю, забезпечуючи уніфіковане регулювання та нагляд у сфері державної авіації незалежно від місця

розташування авіаційних формувань чи інфраструктурних об'єктів. Об'єктний склад предмета відання охоплює державні повітряні судна, аеродроми, злітно-посадкові майданчики, авіаційний персонал, організації з підготовки кадрів, а також технічну й інфраструктурну базу, що використовується в державній авіації [16].

Крім того, до сфери повноважень аналізованого органу належать сертифікаційні процеси, оцінювання льотної придатності, заходи з пошуку та рятування, прийняття нових зразків техніки на озброєння. Суб'єктний склад відання Головного управління охоплює військові формування, зокрема Збройні Сили України, інші підрозділи, утворені відповідно до законів України, органи Національної поліції, органи охорони державного кордону, суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність у сфері державної авіації незалежно від форми власності, а також авіаційний персонал, який проходить підготовку або сертифікацію відповідно до вимог державної авіації. Система повноважень, реалізована Головним управлінням, базується на принципі балансу між зобов'язаннями та правами, наданими для забезпечення виконання завдань державної авіації. До таких повноважень належать нормотворча діяльність, проведення сертифікації повітряних суден, аеродромів і персоналу, упровадження системи внутрішнього контролю та аудитів, призупинення польотів у разі порушення вимог безпеки, взаємодія з міжнародними структурами та участь у формуванні авіаційної стратегії національного рівня. До інструментів публічного адміністрування, що застосовуються Головним управлінням для досягнення поставлених цілей, належать правове регулювання через розроблення й упровадження нормативно-правових актів, адміністративно-організаційні заходи, зокрема контроль, нагляд, сертифікація, аудит, інформаційно-аналітичне забезпечення, для обґрунтування управлінських рішень, міжвідомча та міжнародна взаємодія з метою імплементації стандартів НАТО та ІСАО у сферу державної авіації, а також сертифікаційні механізми, що забезпечують високі стандарти безпеки й ефективності функціювання системи державної авіації [17].

Звертаючись до підзаконної правотворчості (розпорядчої діяльності), слід зазначити, що вагомою складовою адміністративної діяльності Головного управління державної авіації України є здійснення розпорядчих функцій, пов'язаних із підготовкою проєктів підзаконних нормативно-правових актів у сфері державної авіації. Ці акти розробляються посадовими особами та експертами управління для Міністерства оборони України з метою належного нормативного врегулювання функціювання авіаційної системи в державному секторі – насамперед щодо безпеки польотів, технічного забезпечення, використання повітряного простору, сертифікації, медичного та метеорологічного супроводу. Зазначена діяльність має системний характер і спрямована на формування інтегрованої авіаційної політики оборонного спрямування.

Першу групу нормативно-правових актів становлять документи, спрямовані на правове регулювання експлуатації, сертифікації та оцінювання стану аеродромів і злітно-посадкових майданчиків. Показовим у цьому контексті є наказ Міністерства оборони України від 1 липня 2013 року № 441, яким затверджено Інструкцію з експлуатації аеродромів державної авіації України. Цей документ установлює комплекс технічних і процедурних вимог до інфраструктури аеродромів, порядок їх функціювання, обслуговування та експлуатації в умовах виконання оборонних завдань. До цієї ж групи належать акти, що регулюють правила визначення придатності до експлуатації злітно-посадкових майданчиків, порядок їх реєстрації, діяльність у приаеродромних зонах та інші аспекти функціювання наземної авіаційної інфраструктури.

Друга група охоплює нормативно-правові акти, які регулюють організацію польотної діяльності, контроль за її якістю та заходи з безпеки польотів. Основним прикладом у цьому напрямку є наказ Міністерства оборони України від 5 січня 2015 року № 2, яким затверджено Правила виконання польотів державної авіації України. У цьому документі встановлено загальні принципи організації польотів, класифікацію польотів, обов'язки членів екіпажу, параметри допуску до польотів та інші експлуатаційні аспекти. До цієї групи належать також акти щодо сертифікації державних повітряних суден, контролю за польотами, допуску до виконання спеціальних польотів, а також щодо скасування застарілих авіаційних регламентів.

Третю сутнісну групу становлять підзаконні акти, які врегульовують супровідні процеси забезпечення польотів – зокрема метеорологічне, медичне, орнітологічне та пошуково-рятувальне забезпечення. Прикладом нормативного акта, що має вагоме значення в цій сфері, є наказ Міністерства оборони України від 29 вересня 2015 року № 516, яким затверджено Правила метеорологічного забезпечення польотів державної авіації України. У цьому документі викладено організаційні й технічні засади надання метеорологічної інформації, обов'язки відповідальних структур і вимоги до прогнозів погоди, необхідних для планування та виконання польотів. Інші нормативно-правові акти цієї групи регламентують медичні протоколи для льотного складу, заходи із запобігання зіткненням із птахами, класифікацію авіаційного персоналу та організацію рятувальних операцій у надзвичайних ситуаціях [18].

Також слід зазначити, що Головне управління державної авіації України формально не є суб'єктом надання адміністративних послуг у традиційному цивільному сенсі (як-от центри надання адміністративних послуг – ЦНАП), однак воно реалізує низку дозвільних, реєстраційних і сертифікаційних процедур, які мають форму внутрівідомчого нормативного регулювання, насамперед у межах військового та спеціального авіаційного сектору. Зміст цієї діяльності не зводиться до публічносервісної взаємодії з населенням, як у цивільному секторі, а має функційно-службовий, цілеспрямовано оборонний характер і тісно пов'язаний із виконанням завдань національної безпеки, збереженням обороноздатності та гарантуванням безпеки повітряного простору України. Водночас практична площина повноважень цього органу включає комплекс внутрішньоорганізаційних процедур, які реалізуються в межах державної авіації та за своєю сутністю значною мірою схожі або навіть функційно ідентичні до тих, які в цивільному авіаційному секторі виконує Державна авіаційна служба України – зокрема щодо сертифікації персоналу, реєстрації об'єктів авіаційної інфраструктури, видання дозволів, контролю за безпекою польотів тощо. Отже, Головне управління, хоч і не виконує функцій сервісного органу в прямому розумінні, фактично здійснює набір адміністративних дій, споріднених за формою та правовою природою із загальнодоступними адміністративними послугами у сфері цивільної авіації, що свідчить про потребу чіткого розмежування компетенції обох інституцій з одночасним посиленням міжвідомчої координації [19].

Проєкт «Армія дронів», реалізований Міністерством цифрової трансформації України у співпраці з Міністерством оборони, став визначальним чинником трансформації державної політики у сфері авіаційного забезпечення оборони. Хоча формально безпілотні війська не входять до складу державної авіації, їхня діяльність значною мірою базується на принципах, методах і організаційних засадах публічного адміністрування у сфері державної авіації – насамперед щодо сертифікації, допуску до експлуатації, класифікації персоналу, використання повітряного простору та управління повітряними операціями. У межах реалізації «Армії дронів» за півтора року було ухвалено близько 20 нормативно-правових актів,

які відкрили ринок БпЛА, створили умови для дерегуляції дозвільної системи, масштабували виробництво дронів у 100 разів і забезпечили формування повноцінного національного кластеру БпЛА. Було підписано контракти з понад 200 вітчизняними виробниками, законтрактовано понад 300 тисяч одиниць дронів, а 67 зразків безпілотників були офіційно допущені до експлуатації в Збройних Силах України. Створення ударних рот БпЛА, розвиток морських дронів і підготовка понад 20 тисяч операторів – усе це вимагає системної координації з боку державних авіаційних інституцій та впровадження нових підходів до авіаційного адміністрування. Такий підхід закладає підґрунтя для глибшої інтеграції безпілотних систем до єдиної архітектури повітряного управління, що своєю чергою посилює обороноздатність країни загалом і потенціал Повітряних Сил ЗСУ зокрема, визначаючи безпілотну авіацію як найбільш перспективний, технологічно мобільний та ефективний напрямок розвитку ЗСУ [20].

У системі публічного адміністрування державної авіації надзвичайно важливе значення має морально-ціннісний вимір служби, особливо в умовах повномасштабної війни, що триває в Україні від 24 лютого 2022 року. У цьому контексті державна система відзначення військовослужбовців, зокрема присвоєння звання Герой України, відіграє не лише символічну, але й стратегічну роль – вона спрямована на визнання особистої відваги, високого професіоналізму й жертовності пілотів бойової авіації та операторів безпілотних літальних апаратів. Від початку повномасштабного вторгнення Президент України присвоїв звання Герой України низці льотчиків і операторів БпЛА, які виявили винятковий героїзм. Серед них – полковник Олександр Мостовий, який у перші години війни вивів авіацію з-під удару та особисто знищив ворожі Іл-76 та два Мі-24; капітан Андрій Герус, який запобіг висадці ворожого десанту в Кропивницькому, знищивши Іл-76; майор Андрій Пільщиков (позивний «Juice»), який став символом української винищувальної авіації; підполковник Ростислав Лазаренко, який здійснив понад 400 бойових вильотів на Су-25.

Героїчною була загибель полковника Олексія Меся – одного з перших українських пілотів F-16, який загинув під час відбиття повітряної атаки в серпні 2024 року; а також майора Павла Іванова, пілота F-16, який загинув у квітні 2025 року під час бойового завдання. Ці приклади не лише ілюструють силу духу, а й показують, що пілотована авіація залишається одним із фундаментів обороноздатності України.

Окрему категорію складають військовослужбовці, які керували безпілотними авіаційними комплексами. Так, солдат Віталій Король, який служив у 68-й окремій єгерській бригаді, загинув у бою, забезпечуючи ефективне ураження ворога за допомогою БпЛА, – йому посмертно присвоєно звання Героя України. Водночас щодо Павла Петриченка, командира відділення БПЛА 59-ї бригади, подано офіційну петицію на сайті Президента України з ініціативою присвоєння йому цієї найвищої державної відзнаки. Аналіз публічних указів та петицій дає змогу зробити висновок про активне формування в системі державної авіації окремої підсистеми морального стимулювання та суспільного визнання подвигу – не лише як індивідуального прояву, а і як частини національної моделі захисту повітряного простору України [21–28].

Європейські партнери мають рішуче розгорнути свої винищувачі для патрулювання повітряного простору України, особливо в прикордонних зонах, щоб гарантувати безпеку від агресивних дій росії та забезпечити повітряне прикриття стратегічно важливих територій. Ініціатива European Sky Shield Initiative (ESSI) – започаткована Німеччиною 2022 року програма розбудови єдиної європейської системи протиповітряної оборони – має на меті створення спільної багаторівневої архітектури захисту, яка передбачає розміщення систем виявлення та знищення повітряних загроз у координації між країнами ЄС та НАТО. Ідеться не про базування бойових літаків на українській території, а про ведення бойового чергування з безпечного простору країн-членів ЄС, зокрема Польщі, Румунії, Угорщини чи Словаччини, що межують з Україною. Така тактика дозволить ефективно контролювати повітряний простір над прикордонними регіонами України, не порушуючи міжнародних зобов'язань або внутрішніх обмежень ЄС. Особливо важливим є захист атомних електростанцій та інших об'єктів техногенної небезпеки від можливих ракетних чи безпілотних атак, адже ці об'єкти становлять не лише національну, а й транскордонну можливу екологічну загрозу. Активізація авіаційного патрулювання країн ЄС є не просто виявом союзницької солідарності, а превентивним актом цивілізаційного захисту [29].

Міжнародна співпраця та публічне адміністрування в Україні мають бути спрямовані на досягнення стратегічної мети – спочатку підвищення рівня паритету державної авіації України з країною-агресором, а в подальшому – забезпечення повітряного домінування. Потрібно інтенсивно та тривало здійснювати комплекс заходів, передусім спрямованих на підготовку кадрів та переозброєння. Європейські країни вже активно долучилися до навчання українських пілотів і техніків, забезпечуючи безперервне підвищення їх професійної кваліфікації. Так, у Данії триває підготовка українських військових авіаторів на винищувачах F-16, у Румунії діє Європейський центр підготовки пілотів, а Франція проводить базову авіаційну підготовку перед переходом до бойових літаків західного зразка. Водночас європейські партнери розпочали активне передання авіаційної техніки: Франція передала Україні винищувачі Mirage 2000-5, оснащені сучасними системами озброєння та електронної боротьби; Швеція поставила запасні частини до 14 винищувачів Gripen, а також заявила про готовність передати літаки; Нідерланди, Бельгія та інші країни координують постачання винищувачів F-16 і забезпечують їхнє технічне обслуговування. Скоординована реалізація цих заходів дозволить Україні у стратегічній перспективі відновити баланс сил у повітрі, мінімізувати залежність від союзницької підтримки та сформувати автономну систему аерокосмічної безпеки [30–33].

Отже, публічне адміністрування державної авіації України в умовах російсько-української війни характеризується такими особливостями:

– державна авіація України як об'єкт публічного адміністрування охоплює авіаційні формування в межах сектору безпеки та оборони – це Повітряні Сили ЗСУ, авіація Національної гвардії, Державної прикордонної служби, МВС, СБУ та інших силових органів. Ці структури реалізують функції забезпечення повітряного суверенітету, проведення бойових операцій, пошуково-рятувального супроводу, розвідки та транспортування. Адміністративні органи здійснюють нормативне регулювання, сертифікацію, контроль за використанням повітряного простору та підготовку авіаційного персоналу. В умовах війни їх діяльність спрямовано на посилення оборонної стійкості держави, інтеграцію до стандартів НАТО та забезпечення повітряного домінування;

– правове регулювання публічного адміністрування державної авіації ґрунтується на Повітряному кодексі України, який визначає її склад, функції та межі відокремлення від цивільної авіації. Закон України «Про оборону України» встановлює принципи оборонного планування, у межах якого функціює державна авіація. Закон «Про Збройні Сили України» визначає організаційно-правову модель авіаційних частин ЗСУ. Також правовими джерелами є закони «Про Національну гвардію України», «Про службу безпеки України», «Про адміністративну процедуру», які містять норми про публічну діяльність органів у сфері авіації;

– центральну роль у реалізації публічного адміністрування відіграє Міністерство оборони України як орган стратегійного управління. Оперативне адміністрування здійснює командування Повітряних Сил ЗСУ, на яке покладено безпосереднє керівництво повітряною обороною. Це командування координує бойову готовність, авіаційні операції, підготовку персоналу, модернізацію техніки, а також узаємодіє з Генеральним штабом, Державною авіаційною службою та іншими структурами в системі публічного управління;

– особливу роль у внутрішньоорганізаційній діяльності виконує Головне управління державної авіації України, яке реалізує функції сертифікації, моніторингу технічного стану об'єктів, погодження допуску до польотів. Цей орган координує оцінювання придатності аеродромів і повітряних суден, проводить внутрішні аудити, перевіряє дотримання авіаційної безпеки. у структурі Головного управління діють підрозділи, відповідальні за розроблення авіаційної доктрини, прийняття нової техніки на озброєння, сертифікацію персоналу. Саме цей орган наближається за своєю природою до аналогів цивільної Державіаслужби, але діє у військовому секторі;

– розпорядча діяльність Головного управління реалізується у формі підзаконної правотворчості – це накази Міністерства оборони, що конкретизують технічні й процедурні вимоги. Як приклад, наказ № 441 від 1 липня 2013 року затвердив Інструкцію з експлуатації аеродромів державної авіації, визначаючи вимоги до їх обслуговування. Іншим прикладом є наказ № 2 від 5 січня 2015 року, яким установлено правила виконання польотів, допуску до них, організації екіпажу. Ці документи виконують функцію регуляторного забезпечення оборонної авіаційної інфраструктури;

– адміністративні органи у сфері державної авіації використовують такі інструменти, як сертифікація, правовий аудит, міжвідомча координація, моніторинг, контроль за експлуатацією. До ключових засобів належать також система внутрішнього нагляду, зупинення польотів у разі загрози, адміністративно-правові заходи щодо операторів. Важливою є імплементація стандартів НАТО через документи STANAG, упровадження процедур обміну даними та уніфікації технічної документації. Застосування цих інструментів дає змогу підвищити рівень безпеки й ефективності;

– у сфері державної авіації формуються окремі інституції заохочення, адаптовані до умов війни, – державні відзнаки, звання, публічне визнання героїзму. присвоєння звання Герой України льотчикам і операторам дронів, що виконують роль морального стимулу та засобу легітимації повітряної відваги. Адміністративні органи використовують моральне заохочення як елемент кадрової політики, що підсилює мотивацію у складних умовах бойових дій. Формуються й засади відзначення в нормативних актах та внутрішніх регламентах ЗСУ;

– безпілотні авіаційні системи хоч і не входять формально до складу державної авіації, проте фактично підпорядковуються її адміністративним принципам – через сертифікацію, технічний облік, контроль безпеки. Проєкт «Армія дронів» сприяв формуванню нової підсистеми повітряного управління: частина безпілотників доцільно підпорядковується Повітряним Силам України для уніфікації операцій, підвищення ефективності та зменшення ризиків. Цей напрям демонструє високий потенціал у веденні повітряної війни нового покоління;

– міжнародні напрямки вдосконалення публічного адміністрування державної авіації мають включати упровадження стандартів НАТО, розширення навчальних програм із союзниками, технологічну модернізацію. Публічно-управлінські реформи мають зосередитися на інтеграції безпілотних систем, цифровізації управління, удосконаленні нормативної бази. Досягнення повітряного паритету, а згодом – домінування – можливі лише за умов послідовного оновлення адміністративної практики й усебічної кооперації з міжнародними партнерами. Натомість стратегійне планування вимагає інституційної спроможності та гнучкої адаптації до змін у війні.

ЛІТЕРАТУРА

1. Костенко Л. Крила. *УкрЛіб*. 2024. URL: https://www.ukrlib.com.ua/books/printit.php?tid=5766.
2. Правова антропологія. Національна академія внутрішніх справ. 2024. URL: https://navi.navs.edu.ua/mod/book/view.php?id=3596&chapterid=3494.
3. Ferencz D.M. Continued Debate Over the Crime of Aggression: A Supreme International Irony. *Harvard International Law Journal. Online Journal*. 2017. Vol. 58. URL: https://harvardilj.org/wp-content/uploads/sites/15/2017/04/HILJ-Online_58_Ferencz.pdf.
4. Звернення Президента України від 24 лютого 2022 року. *Офіційне інтернет-представництво Президента України*. 2022. URL: https://www.president.gov.ua/news/ya-zvernuvsya-do-rosiyan-ukrayinciv-i-lyudej-na-vsomu-sviti-73129.
5. Стеріо Мілена. Криза в Україні та майбутнє міжнародних судів і трибуналів. *Журнал міжнародного права Університету Кейс Вестерн Резерв*. 2023. Т. 55, Вип. 1, Ст. 17. С. 479-494. URL: https://scholarlycommons.law.case.edu/jil/vol55/iss1/17.
6. Trump tariffs will send global trade into reverse this year, warns WTO. *The Guardian*. 2025. URL: https://www.theguardian.com/us-news/2025/apr/16/trump-tariffs-will-send-global-trade-into-reverse-this-year-warns-wto.
7. Trump's tariff war: Economic coercion, global instability and the erosion of US soft power. *Australian Institute of International Affairs*. 2025. URL: https://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/trumps-tariff-war-economic-coercion-global-instability-and-the-erosion-of-us-soft-power/.
8. European Union. «EU military support to Ukraine». European Commission. URL: https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-military-support-ukraine_en.
9. The Military Balance 2024. International Institute for Strategic Studies. 2024. URL: https://www.iiss.org/publications/the-military-balance/2024/the-military-balance-2024.
10. Галунько В., Стеценко С., Берлач А., Буханевич О., Ситников О. та ін. *Адміністративне право та адміністративний процес України в умовах воєнного стану*: колективна монографія / за заг. ред. В. Фелика, В. Курила. Київ: «Видавництво Людмила», 2023. 704 с.
11. Повітряний кодекс України. Закон України від 19 травня 2011 року № 3393-VI. *Законодавство України*. 2011. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text.
12. Стратегічний оборонний бюлетень України. Схвалено Указом Президента України від 20 липня 2021 року № 473/2021. *Законодавство України*. 2021. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/473/2021.
13. Про адміністративну процедуру: Закон України від 17 листопада 2021 року № 2073-IX. *Голос України*, 11 грудня 2021 року, № 236. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2073-20.
14. Про центральні органи виконавчої влади: Закон України від 17 березня 2011 року № 3166-VI. *Законодавство України*. 2011. *Верховна Рада України*. 2024. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3166-17.
15. NATO. 2022. Standardization. NATO. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_69269.htm.
16. Україна пройшла процес визнання НАТО в авіагалузі й отримала відповідний сертифікат. *АрміяInform*. 2023. URL: https://armyinform.com.ua.
17. Головне управління державної авіації України. Регулювання діяльності державної авіації України. *Міністерство оборони України*. 2024. URL: https://www.mil.gov.ua/diyalnist/regulyuvannya-diyalnosti-derzhavnoyi-aviacziyi-ukrayini.html.

18. Перелік нормативно-правових актів, які розроблені Головним управлінням державної авіації України. *Міністерство оборони України*. 2024. URL: https://www.mil.gov.ua/diyalnist/regulyuvannya-diyalnosti-derzhavnoyi-aviacziyi-ukrayini.html.

19. Положення про Державну авіаційну службу України. Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520. *Законодавство України*. 2014. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-п.

20. Кіт С. Армія дронів. Хто і як створює повітряний флот для ЗСУ. *Українська правда*. 2024. URL: https://www.pravda.com.ua/articles/2024/02/21/7442817/.

21. Про присвоєння звання Героя України військовослужбовцям Повітряних Сил Збройних Сил України. Указ Президента України № 78/2022 від 28 лютого 2022 року. *Офіційне інтернет-представництво Президента України*. 2022. URL: https://www.president.gov.ua/documents/782022-41481.

22. Про присвоєння звання Героя України полковнику Олексію Месю (посмертно). Указ Президента України № 165/2025 від 17 березня 2025 року. *Офіційне інтернет-представництво Президента України*. 2025. URL: https://www.president.gov.ua/documents/1652025-49973.

23. Про присвоєння звання Героя України підполковнику Ростиславу Лазаренку. Указ Президента України № 476/2023 від 4 серпня 2023 року. *Офіційне інтернет-представництво Президента України*. 2023. URL: https://www.president.gov.ua/documents/4762023-47609.

24. Про присвоєння звання Героя України майору Павлу Іванову (посмертно). Указ Президента України № 232/2025 від 12 квітня 2025 року. *Офіційне інтернет-представництво Президента України*. 2025. URL: https://www.president.gov.ua/documents/2322025-50164.

25. Присвоєння звання Героя України полковнику Олексію Месю (посмертно). *АрміяInform*. 2025. URL: https://armyinform.com.ua/2025/03/17/volodymyr-zelenskyj-posmertno-prysvoyiv-zvannya-geroya-ukrayiny-pilotu-f-16-oleksiyu-mesyu/.

26. Петиція щодо присвоєння звання Героя України Андрію Пільщикову. *Петиції Президента України*. 2023. URL: https://petition.president.gov.ua/petition/207722.

27. Петиція щодо присвоєння звання Героя України Віталію Королю. *Петиції Президента України*. 2024. URL: https://petition.president.gov.ua/petition/237840.

28. Петиція щодо присвоєння звання Героя України Павлу Петриченку. *Петиції Президента України*. 2024. URL: https://petition.president.gov.ua/petition/224398.

29. European-led Ukraine air protection plan could halt Russian missile attacks. *The Guardian*. 2025. URL: https://www.theguardian.com/world/2025/mar/06/european-led-ukraine-air-protection-plan-could-halt-russian-missile-attacks.

30. Ukrainian pilots begin training in France before F-16 transition. *Euromaidan Press*. 2024. URL: https://euromaidanpress.com/2024/04/13/ukrainian-pilots-begin-training-in-france-before-f-16-transition/.

31. 14 Ukrainian pilots begin F-16 training in Romania in defence coalition effort. *Airforce Technology*. 2024. URL: https://www.airforce-technology.com/news/14-ukrainian-pilots-begin-f-16-training-in-romania-in-defence-coalition-effort/.

32. France delivers first Mirage 2000 fighter jets to Ukraine. *France 24*. 2025. URL: https://www.france24.com/en/europe/20250206-french-defence-minister-says-first-mirage-2000-fighter-jets-delivered-to-ukraine/.

33. Sweden delivers spare parts for 14 Gripen C/D fighter jets ahead of potential transfer to Ukraine. *Army Recognition*. 2025. URL: https://www.armyrecognition.com/defense_news_april_2025_global_security_army_industry/sweden_delivers_spare_parts_for_14_gripen_c/d_fighter_jets_ahead_of_potential_transfer_to_ukraine.html.