

УДК 342.92:3.085

СУТНІСТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ ЗАХОДІВ АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРИМУСУ, ЩО ЗАСТОСОВУЮТЬСЯ КОНТРОЛЮЮЧИМИ СУБ'ЄКТАМИ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

Собакарь А.О., д.ю.н., доцент

Донецький юридичний інститут МВС України

У статті досліджено сутність та особливості застосування заходів адміністративного примусу контролюючими суб'єктами на авіаційному транспорті, їх значення у забезпеченні безпеки польотів.
Ключові слова: адміністративний примус, авіаційний транспорт, безпека польотів, контроль, застосування.

Собакарь А.А. СУЩНОСТЬ И ЗНАЧЕНИЕ МЕР АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРИНУЖДЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ КОНТРОЛИРУЮЩИМИ СУБЪЕКТАМИ НА АВИАЦИОННОМ ТРАНСПОРТЕ / Запорожский национальный университет, Украина

В статье исследованы сущность и особенности применения мер административного принуждения контролирующими субъектами на авиационном транспорте, их значение в обеспечении безопасности полетов.

Ключевые слова: административное принуждение, авиационный транспорт, безопасность полетов, контроль, применение.

Sobakar' A.A. NATURE AND SIGNIFICANCE OF MEASURES OF ADMINISTRATIVE COERCION, USED BY CONTROLLING ENTITY OF AVIATION / Zaporizhzhya national university, Ukraine

In the article essence and features of application of measures of administrative compulsion, in-use supervisory subjects on an aviation transport, their value is investigational in providing of safety of flights.

In contrast to the prevention and suppression measures, administrative measures are the responsibility of punishing the guilty, secured from further violations and legal protection of social relationships that are formed in all areas of safety.

Referring to the universally recognized classification practice of administrative coercive measures, in the area of safety of aviation also offer to allocate administrative safeguards, administrative measures and actions suspension of administrative responsibility.

Entities that implement the measures of administrative responsibility for air transport are judges, the administrative committees, the police, authorized executive body in the field of civil aviation of Ukraine.

Administrative responsibility for violation of safety of aviation can be defined as a measure of administrative enforcement, used for committing an administrative offense on air transport, in which came threat to its operation.

Unlike criminal, administrative responsibility does not entail criminal record, the severity of punishment is less and a time-barred is shorter.

From disciplinary action in violation of the rules of safety administrative liability differs in that it is not associated with subordination, official relations of entity that applies the measures of administrative responsibility, and the offender and does not occur for committing the offense, but for administrative offenses.

In the operation of air-transport system committed a significant number of different violations of the law, that to some extent affect a safety. Another thing is that not all violations lead to accidents and disasters, however, they can be detected and prevented by using the possibility of state control.

Specific component of administrative misconduct penalties for their commit and the application of administrative penalties are mounted by various legal acts of the legislative and executive authorities, bypassing the main codified Act – Code of Administrative Offences. Thus the value of codified legal act is lost, which in this case must contain all the administrative offenses of aviation, as well as an exhaustive list of legal norms that regulated proceedings of such administrative offenses.

It makes sense to consider the formulation of an exhaustive list of administrative misconduct in the operation of air transport in one piece of legislation, which is the Code of Ukraine on Administrative Offences. It is logical to include administrative offenses of aviation to Chapter "Administrative violations in transport", to the separate section "Administrative violations in the operation of air transport." This, in our opinion, will make the Code of Ukraine on Administrative Offences easy to use and will remove the blanket nature of some of its provisions.

Keywords: administrative compulsion, aviation transport, safety of flights, control, application.

Застосування заходів примусу є заключною стадією діяльності контролюючих суб'єктів на авіаційному транспорті та одним з ефективних засобів забезпечення законності в цій сфері.

У літературі адміністративно-правового спрямування загальні питання адміністративного примусу досліджено досить ґрунтовно (варто згадати роботи О.М. Бандурки, Ю.П. Битяка, В.М. Гаращука, М.І. Козюбри, А.Т. Комзюка, Є.О. Безсмертного, Р.С. Мельника, Т.О. Коломоєць та інших вчених-адміністративістів) [1; 2], чого не можна сказати про заходи примусу, застосовувані за порушення правил, норм і стандартів у сфері функціонування авіаційного транспорту. Певну увагу цьому питанню приділено в наукових працях А.В. Філіппова «Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні» [3] та А.С. Бичкова «Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польотів» [14]. Втім, сутність та особливості застосування заходів адміністративного примусу контролюючими суб'єктами на авіаційному транспорті, їх значення у забезпеченні безпеки польотів вповні дотепер не розглядалися, що робить надзвичайно актуальним та необхідним подальший науковий пошук у цьому питанні.

Отже, посилаючись на загальновизнану практику класифікації адміністративно-примусових заходів [4, 152], у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті так само пропонуємо виділяти адміністративно-запобіжні заходи, заходи адміністративного припинення та заходи адміністративної відповідальності.

Першу групу утворюють *адміністративно-запобіжні заходи*, які мають профілактичний характер. Сутність профілактичного впливу запобіжних заходів, як справедливо відзначають деякі вчені, полягає, по-перше, в тому, щоб не допустити протиправної поведінки з боку конкретних осіб, які до такої поведінки схильні; по-друге, в усуненні причин, які сприяють учиненню правопорушень, і у створенні умов, які виключають протиправну поведінку [5, 198]. Іншими словами, до таких слід віднести заходи, підставою яких є порушення встановлених правил, але таке порушення не має результатом юридичну відповідальність. Їх застосовують уповноважені органи держави (наприклад, органи внутрішніх справ) із профілактичною, превентивною метою. Їх ужиття розраховане на ситуації, коли проступку немає, але за певних умов усе ж можуть настати шкідливі наслідки. Таким чином, заходи адміністративного попередження застосовують із метою запобігання правопорушенням, певним шкідливим наслідкам [6, 7].

Адміністративно-запобіжні заходи, застосовувані у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, пропонуємо поділяти на адміністративно-запобіжні заходи *обмежувального* (обмеження доступу осіб до зони обмеженого доступу), *заборонного* (заборона чи обмеження доступу сторонніх осіб до визначених авіаційних об'єктів [7]; заборона чи обмеження перебування певних предметів (схожих на маркірувальні знаки або пристрої, а також птахів у районі аеродрому та інших визначених зонах; заборона чи обмеження користування засобами зв'язку, кіно- і фотозйомки; заборона чи обмеження будівництва (реконструкції) та іншої діяльності на приаеродромній території); заборона польотів за відсутності документів, які дають право на провадження господарської та комерційної діяльності в галузі цивільної авіації [7]; заборона або обмеження (за висотою, в часі та напрямках) польотів у повітряному просторі України або в окремих його районах; недопущення до авіаційної діяльності суб'єктів господарювання, що не мають ліцензії; недопущення до роботи осіб авіаційного персоналу за відсутності у них свідоцтва (сертифікату) на право здійснювати професійну діяльність, що підтверджує наявність у них необхідних знань і навичок, а також відповідність стану їх здоров'я встановленим вимогам; недопущення до експлуатації повітряних суден, не зареєстрованих у державному реєстрі цивільних повітряних суден України, за відсутності у них посвідчення (сертифікату) про придатність до польотів, а також несправних і не споряджених згідно з експлуатаційно-технічною документацією повітряних суден; недопущення до польотів несертифікованого типу повітряного судна), *зобов'язального* (зобов'язання власників нерухомих об'єктів і споруд на приаеродромній території здійснити їх маркірування за власний рахунок), *оглядового* (контроль за безпекою ручної поклажі, багажу, вантажу, поштових відправлень, бортових припасів і особистого контролю за безпекою пасажирів і членів екіпажу повітряного судна цивільної авіації під час виконання перевезень на внутрішніх і міжнародних авіалініях, контроль за безпекою під час польоту за рішенням командира повітряного судна, перевірка документів, перевірка дотримання правових і технічних норм у сфері безпеки цивільної авіації суб'єктами авіаційної діяльності) [8] та *змішаного* (обмеження чи повна заборона польотів до країн з нестабільним становищем [9], заборона або обмеження перевезення небезпечних речовин і предметів на авіатранспорті) характеру.

Численнішими з-поміж заходів адміністративного примусу, серед них і застосовуваних суб'єктами державного контролю на авіаційному транспорті, є *заходи припинення*, що орієнтовані на припинення адміністративних проступків, злочинів, а також об'єктивно протиправних діянь у сфері функціонування авіатранспорту, усунення їх шкідливих наслідків, забезпечення умов для подальшого застосування заходів адміністративної та іншої відповідальності, а також зниження рівня аварійності й травматизму в зазначеній сфері [10, 224-225].

Аналіз чинного законодавства та практики його реалізації дозволяє визначити перелік заходів адміністративного припинення, до яких удаються контролюючі суб'єкти на авіаційному транспорті: вимога припинити протиправну поведінку; застосування заходів фізичного впливу, спеціальних засобів і вогнепальної зброї; заборона експлуатації повітряного судна (у випадках відсутності посвідчення (сертифіката) про придатність до польотів, прострочення посвідчення (сертифіката) про придатність до польотів, експлуатації повітряного судна за межами обмежень, установлених порадиником із льотної експлуатації повітряного судна та ін.); адміністративне затримання особи, особистий огляд, огляд речей та вилучення речей і документів; затримання і арешт повітряного транспортного засобу; відсторонення членів екіпажу повітряного судна від керування повітряним транспортним засобом, у разі наявності достатніх підстав вважати, що вони перебувають у стані сп'яніння або не мають документів на право керування чи користування транспортним засобом, а також огляд їх на стан сп'яніння; тимчасове припинення (заборону) діяльності господарюючих суб'єктів на авіаційному транспорті; внесення обов'язкових до виконання суб'єктами господарювання на авіаційному транспорті приписів та постанов про усунення порушень законодавства, у їх числі правил, норм та стандартів, які стосуються забезпечення безпеки польотів; застосування заходів щодо обмеження надання суб'єктом господарювання певних послуг (виконання робіт); скасування державної реєстрації повітряного судна; заборона щодо експлуатації аеродрому без свідоцтва про реєстрацію його у державному реєстрі аеродромів України; заборона конкретного польоту, якщо дії експлуатанта містять загрозу безпеці цивільної авіації; знесення самовільно зведених на приаеродромній території будівель; позбавлення експлуатанта ліцензії в разі невідповідності ліцензійним умовам; анулювання чи припинення дії сертифіката експлуатанта (тимчасове припинення дії сертифіката з правом відновлення його дії після усунення недоліків, що призвели до припинення); анулювання або тимчасове припинення дії сертифікату придатності аеродрому до експлуатації державним органом, що його видав; припинення дії сертифіката льотної придатності цивільного повітряного судна; призупинення або неподовження терміну дії сертифіката ФТО/TRTO чи його анулювання; тимчасове припинення дії або анулювання сертифіката типу чи рішення про допуск повітряного судна до експлуатації; припинення експлуатації всього парку, серії або конкретного повітряного судна; анулювання сертифіката організації з технічного обслуговування авіаційної техніки.

До вищезазначених заходів адміністративного припинення порушень на авіаційному транспорті доцільно, як на нас, додати ще такий захід як *тимчасове затримання та зберігання повітряного судна на спеціальному майданчику*. Застосування цього заходу забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення на авіаційному транспорті набуде особливого значення з поширенням авіації загального призначення (йдеться про використання малих повітряних суден), що в подальшому прогнозовано спричинить скоєння таких правопорушень як: експлуатація повітряного судна з несправностями, з якими така експлуатація заборонена, або без дозволу, виданого в установленому порядку спеціально уповноваженим органом, чи з порушенням норм пасажиромісткості; керування повітряним судном не зареєстрованим або не перереєстрованим у встановленому порядку; без державних і реєстраційних пізнавальних знаків або з підробленими державними і реєстраційними пізнавальними знаками; без документів, що надають право допуску до експлуатації, або без посвідчення про придатність до польотів чи після завершення терміну дії вказаного посвідчення; керування повітряним судном особою, що перебуває в стані сп'яніння, або ухилення особи, що керує повітряним судном, від проходження в установленому порядку медичного огляду на стан сп'яніння чи передача управління повітряним судном особі, що перебуває в стані сп'яніння тощо. Саме тому вже зараз необхідно створити всі належні умови як нормативно-правового, так і організаційно-управлінського характеру щодо запобігання та припинення правопорушень на авіаційному транспорті, запровадження ефективних заходів адміністративної відповідальності до фізичних та юридичних осіб, які провадять діяльність у

сфері створення та використання малих повітряних суден авіації загального призначення, а також, відповідно, нових заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, скоєні в цій сфері.

На відміну від заходів попередження і припинення, заходи адміністративної відповідальності полягають у покаранні винних, убезпеченні від подальших правопорушень і правовому захисті суспільних відносин, що формуються за всіма напрямками забезпечення безпеки польотів.

У переліку способів реагування контролюючих органів на виявлені відхилення в роботі авіаційно-транспортної системи заходи адміністративної відповідальності посідають особливе місце. Більшість правопорушень, вчинюваних у цій галузі, є адміністративними та негативно позначаються на розвитку авіаційного транспорту. Як відзначає А.С. Прудников, «адміністративні правопорушення завдають серйозної шкоди роботі транспорту – сприяють створенню аварійних ситуацій, заподіюють великий матеріальний збиток, погіршують якість обслуговування пасажирів. Небезпека адміністративних правопорушень на об'єктах транспорту обумовлена особливостями його діяльності, що вимагає вкрай суворого дотримання встановленого порядку, високої дисциплінованості працівників транспорту, пасажирів та інших громадян» [11, 81].

Проблема адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки польотів на авіаційному транспорті залишається неопрацьованою через цілу низку причин об'єктивного і суб'єктивного характеру. Поодинокі дослідження датовані часами СРСР та початком 90-х років та належать російським ученим [12, 82; 13, 98]. В українській правничій науці можна спостерігати лише спроби дослідити це питання [14].

До суб'єктів, що реалізують заходи адміністративної відповідальності на повітряному транспорті, належать судді, адміністративні комісії, органи внутрішніх справ, уповноважений орган виконавчої влади в галузі цивільної авіації України.

Адміністративну відповідальність за порушення правил безпеки польотів на авіаційному транспорті можна визначити як захід адміністративного примусу, застосований за скоєння адміністративного проступку на повітряному транспорті, в результаті якого виникла загроза безпеці його функціонування.

Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польотів на авіаційному реалізується в адміністративно-процесуальному порядку шляхом застосування санкцій норм особливої частини КУпАП.

На відміну від кримінальної, адміністративна відповідальність не спричиняє судимості, відрізняється меншою тяжкістю покарання і більш коротким терміном давності. Маємо зауважити, що Кримінальним кодексом України передбачена відповідальність за порушення правил безпеки або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст.276 КК України), за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст.277 КК України), за угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст.278 КК України), за блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ст.279), за порушення правил повітряних польотів (ст.281 КК України), за порушення правил використання повітряного простору (ст.282 КК України), за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст.284 КК України), за неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (ст.285 КК України). Як відзначає А.Г. Ляхов, «злочини проти міжнародної цивільної авіації є одним з самих небезпечних злочинів міжнародного характеру» [15, 124].

Від дисциплінарної відповідальності у сфері порушення правил безпеки польотів адміністративна відповідальність відрізняється тим, що вона не пов'язана з підлеглистю, службовими відносинами суб'єкта, що застосовує заходи адміністративної відповідальності, й правопорушника і настає не за скоєння дисциплінарного проступку, а за адміністративне правопорушення.

У роботі авіаційно-транспортної системи скоюється значна кількість різноманітних порушень чинного законодавства, що тією чи іншою мірою впливає на безпеку польотів. Інша річ, що не всі порушення призводять до аварій та катастроф, проте виявити (а найголовніше, запобігти їм) можна, використовуючи саме можливості державного контролю.

Чинним на сьогодні КУпАП передбачено відповідальність за порушення: правил безпеки польотів (ст.111 КУпАП), правил поведінки на повітряному судні (ст.112 КУпАП), правил міжнародних польотів (ст.113 КУпАП), установлених на повітряному транспорті правил пожежної безпеки (ч. 2 ст.120 КУпАП), правил перевезення небезпечних речовин або предметів на повітряному транспорті (ч.3 ст.133 КУпАП), правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на повітряному транспорті (ст.137 КУпАП).

Спільною рисою вказаних вище статей, за слушним висловом С.Т. Гончарука, є бланкетний характер їх норм [16, 34]. Це дійсно так, адже ні КУпАП [17], ні науково-практичний коментар до нього [18] та інші джерела не дають відповіді на питання, що це за правила. Свого часу навіть пропонувалося взагалі виключити адміністративну відповідальність за порушення правил міжнародних польотів, замінивши її виключно кримінальною [19, 61-66].

З метою виправлення цієї ситуації одні вчені (А.В. Філіппов) пропонують не наводити в КУпАП правила, що підлягають охороні адміністративно-правовими нормами, але в примітці до кожної статті наводити вичерпний перелік нормативних актів, що містять ці правила [3, 174]. Інші (А.С. Бичков), навпаки, – удосконалення адміністративно-деліктних відносин у сфері забезпечення безпеки польотів пов'язують безпосередньо з Повітряним кодексом України та пропонують доповнити його статтею «Правила безпеки польотів» [14, 132-136]. Цією статтею передбачений перелік заборон (загальних – для пасажирів та для екіпажу повітряного судна), спрямованих на охорону порядку і безпеку польотів (загалом 47 пунктів). Ознайомлення з викладеними автором положеннями ставить під сумнів назву пропонованої статті, адже деякі «заборони» (як от «торгувати без належного дозволу в аеропортах, аеродромах, крім спеціально встановлених для цього місцях», «вступати в безпідставні суперечки з працівниками служб аеропортів, аеродромів», «навмисно псувати контрольно-пропускне обладнання на території аеропортів, аеродромів та аеровокзалів», «висловлювати усні образи на адресу членів екіпажу або інших пасажирів», «співати, грати на музичних інструментах та займатися діяльністю, що перешкоджає та заглушує передачу інформації, службових оголошень, об'яв, попереджень та іншої звукової інформації з приладів розповсюдження голосової довідки аеропорту» та ін.), на наше переконання, прямо не впливають на безпеку польотів. Інша справа – охорона порядку під час функціонування авіаційного транспорту. В цьому випадку статтю логічно було би назвати «Правила охорони порядку та безпеки польотів на авіаційному транспорті». Так само необгрунтованим, на нашу думку, є запропонований А.С. Бичковим у ч.1 статті 111 КУпАП вид та розмір стягнень, однаковий за всі порушення правил безпеки польотів, у яких при цьому суб'єктами можуть бути і члени екіпажу повітряного судна, і пасажирів, інші особи.

Отже, як бачимо, виникла ситуація, коли конкретні склади адміністративних проступків і санкції за їх учинення, а також порядок застосування адміністративних стягнень встановлювані різними нормативними актами органів законодавчої та виконавчої влади, оминаючи основний кодифікований акт – Кодекс України про адміністративні правопорушення. Тим самим втрачається значення кодифікованого правового акта, який у цьому випадку повинен містити всі склади адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті, а також вичерпний перелік правових норм, якими регульовано провадження у справах про такі адміністративні правопорушення.

Доцільним вважаємо формулювання вичерпного переліку складів адміністративних проступків у сфері функціонування авіаційного транспорту в одному законодавчому акті, яким є Кодекс України про адміністративні правопорушення. При цьому, звертаючись ще раз до викладених у попередніх розділах міркувань щодо структури Особливої частини нового Кодексу України про адміністративні правопорушення (або проступки), цілком логічно адміністративні правопорушення на авіаційному транспорті виділити в межах глави «Адміністративні правопорушення на транспорті» в окремий розділ «Адміністративні правопорушення у сфері функціонування авіаційного транспорту». Це, на наш погляд, дозволить зробити КУпАП зручним у сенсі правозастосування та усунути бланкетний характер окремих його норм.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бандурка О.М. Заходи адміністративного припинення в діяльності міліції: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.02 / О.М. Бандурка; Українська юрид. академія. – Х., 1994. – 158 с.
2. Козырева Т.И. Административное принуждение и его виды / Т.И. Козырева. – М.: Юрид. лит., 1975. – 189 с.

3. Філіппов А.В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / Артем Валерійович Філіппов; Національний авіаційний університет. – К., 2010. – 246 с.
4. Адміністративне право України: підруч. [для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл.] / [Ю.П. Битяк, В.В. Богуцький, В.М. Гарашук та ін.]; за ред. Ю.П. Битяка; Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. – Х.: Право, 2000. – 520 с.
5. Колпаков В.К. Адміністративне право України: підручник / В.К. Колпаков; [шеф-ред. В.С. Ковальський]. – К.: Юрінком Інтер, 1999. – 736 с.
6. Игитов В.И. Административно-правовые и общественные меры воздействия в области охраны советского общественного порядка: автореф. дисс. на соиск. науч. степ. канд. юрид. наук: спец. 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право» / В.И. Игитов; Моск. ун-т. – М., 1964. – 24 с.
7. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20 лютого 2003 р. // Відомості Верховної Ради України . – 2003. – № 17. – Ст. 140.
8. Про затвердження Тимчасових правил контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації: постанова Кабінету Міністрів України від 2 серпня 1995 р. № 592 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=592-95-%EF>
9. Про забезпечення авіаційної безпеки, посилення контролю та обмеження польотів українських повітряних суден у країнах з нестабільним становищем: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 23 лютого 2006 р. № 143 // Офіційний Вісник України. – 2006. – № 17. – Ст. 1304.
10. Развадовський В.Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України: монографія / В.Й. Развадовський. – Х.: Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2004. – 284 с.
11. Прудников А.С. Административно-правовая охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности на объектах транспорта / А.С. Прудников. – М.: ЮИ МВД России, 1996. – 180 с.
12. Алехин А.П. Административная ответственность за правонарушения на транспорте / А.П. Алехин. – М.: Юрид. лит., 1967. – 82 с.
13. Сухаркова А.И. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел на транспорте / А.И. Сухаркова. – Минск: Мин. высш. шк., 1989. – 120 с.
14. Бичков А.С. Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польотів: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / Андрій Сергійович Бичков; Київський національний університет внутрішніх справ. – К., 2010. – 262 с.
15. Ляхов А.Г. Преступления против безопасности международной гражданской авиации и советское уголовное законодательство / А.Г. Ляхов // Советское государство и право. – М.: Наука, 1989. – № 7. – С. 124-128.
16. Гончарук С.Т. Адміністративна відповідальність за правопорушення в галузі повітряного транспорту / С.Т. Гончарук // Матеріали V Міжнародної наук.-тех. конференції «АВІА-2003». – Т. 8 Повітряне і космічне право; НАУ. – Київ, 2003. – С. 34-38.
17. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.
18. Кодекс Украины об административных правонарушениях: научно-практический комментарий / [А.С. Васильев, Е.В. Додин, А.И. Миколенко и др.]; под общей ред. А.С. Васильева. – Издание пятое. – Х.: ООО «Одиссей», 2004. – 912 с.
19. Мурзин М.К. Ответственность за нарушение правил международных полётов / М.К. Мурзин // Проблемы внешних связей гражданской авиации и воздушного права: сборник научных трудов. – Выпуск 284. – М., 1989. – С. 61-66.