

Обеспечение средствами административного права авиационной деятельности

Аннотация: Рассмотрены проблемы обеспечения авиационной деятельности средствами административного права. Раскрыто ее содержание в области гражданской авиации. Освещена роль авиационного персонала в области обеспечения полетов воздушных судов и организации воздушного движения. Подчеркнута доминантная миссия персонала гражданской авиации - попечительства безопасностью полетов. Определены содержание понятий: а) административное право; б) административно-правовые средства; в) персонал гражданской авиации; в) безопасность полетов; г) авиационная деятельность; д) безопасная деятельность в авиации. Проанализированы уровни безопасности полетов, потенциальные факторы аварийности воздушных судов, структура авиационных событий за последние годы. Определены их связь с состоянием административно-правового обеспечения авиационной деятельности. Произведен юридический анализ правовых форм и методов обеспечения безопасности авиационной деятельности и предложены пути их совершенствования.

Ключевые слова: административное право; административно-правовые средства; персонал гражданской авиации; безопасность полетов; авиационная деятельность; безопасная деятельность в авиации.

* Гусар Ольга Анатольевна - кандидат юридических наук, доцент кафедры конституционного и административного права Национального авиационного университета г. Киев (Украина). E-mail: gusar_oa@ukr.net

Рябоволенко Ирина Викторовна - кандидат филологических наук, старший преподаватель Киевской государственной академии водного транспорта имени гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, г. Киев (Украина). E-mail: gusar_oa@ukr.net

Деятельность системы персонала гражданской авиации Украины детерминируется необходимостью обеспечения соблюдения прав и свобод работников в осуществлении авиационной деятельности путем законности и безопасности. Особенность такой деятельности в гражданской авиации обусловлена доминантной миссией персонала гражданской авиации - попечительства безопасностью полетов. Важную роль для достижения персоналом качественных свойств необходимых для выполнения задач и профессиональных обязанностей играет применение административно-правовых средств. Учитывая это целесообразно более подробно рассмотреть содержание вышеприведенных понятий, а именно: во - первых, что относится к административно - правовым средствам, во - вторых, что представляет собой персонал гражданской авиации и в - третьих, что необходимо понимать под дефиницией безопасная деятельность.

По мнению К. Колпакова, административное право - это отрасль права, средствами которой (нормы, отношения, законодательство, методы, формы, статусы субъектов, способы реализации норм, нормативные и индивидуальные акты) формируются, охраняются и защищаются публичные правоотношения, организуется и обеспечивается функционирование публичной администрации (публичное администрирование) [7, с.171].

Экстраполируя эту дефиницию под наше исследование можем определить, что к административно - правовым средствам обеспечения безопасной деятельности персонала гражданской авиации относятся: нормы; отношения, возникающие при осуществлении персоналом гражданской авиации своих функций; определения статуса каждого из элементов системы персонала гражданской авиации; методы и формы, применяемые для регулирования их деятельности; законодательство, способы регулирования реализации норм; нормативные и индивидуальные акты, регулирующие безопасную деятельность персонала гражданской авиации.

Персонал гражданской авиации можно определить как множество работников, которые образуют системную организацию [3], где интегративной признаком выступает единство цели в их деятельности, которая заключается в обеспечении безопасности гражданской авиации. Персонал гражданской авиации состоит: а) из авиационного персонала (ст. 49 НК Украины) [3]; б) другого персонала, деятельность которых связана с гражданской авиацией. К ним относятся: 1) работники Государственной авиационной службы Украины (Госавиаслужба) 2) работники авиакомпаний (эксплуатанты) 3) работники аэропортов; 4) работники аэродромов; 5) работники предприятий по техническому обслуживанию и ремонту; 6) государственные инспекторы по авиационному надзору; 7) работники учебных заведений; 8) работники предприятий-производителей авиационной техники в Украине; 9) работники Национального бюро по расследованию авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами; 10) работники Украинского государственного проектно-технологического и научно-исследовательского института гражданской авиации «Украэропроект»; 11) работники Государственного предприятия по обслуживанию воздушного движения Украины (Украэрорух) 12) Общественный Совет при Госавиаслужбе [2].

Учитывая выше изложенное организация является многофункциональной, каждая из функций профессиональных групп работников сферы гражданской авиации свидетельствует об их направленности (прямо или косвенно) на обеспечение безопасности полетов и осуществления авиационной деятельности.

Под авиационной деятельностью понимаем деятельность физических и юридических лиц, непосредственно направлена на осуществление целей гражданской авиации по всем видам организации и обеспечения полетов, регулирования и обслуживания воздушного движения, разработку, производство, модернизацию, техническое сопровождение эксплуатации и

техническое обслуживание воздушных судов, осуществление нормативно правового регулирования, руководства и контроля за выполнением и обеспечением авиационной безопасности и безопасности авиации в целом [5].

К общим чертам организации следует отнести: наличие ресурсов (человеческих, материальных, технологических, финансовых, информационных); зависимость от внешней среды (экономических условий, законов, конкурентов и т.п.); наличие разделения труда (горизонтального и вертикального) наличие определенной структурного построения и необходимости управления; осуществления определенных видов деятельности в соответствии с начертанными целями.

Внешняя среда организации составляют законодательные акты, поставщики, потребители, конкуренты, система экономических отношений в государстве, международные события, научно-технический прогресс.

Внутренняя организационная структура представлена наличием связей, которые подразделяются на три основных вида: организационно-предметные, средств; организационно-функциональные, то есть взаимосвязи между работниками по степени их участия в совместной профессиональной работе; организационно - административные, обусловленные субординацией работников, то есть связи руководства и подчиненных.

Все работники гражданской авиации находятся с предприятием в трудовых отношениях, регламентируемых Кодексом законов о труде (КЗоТ) или Законом Украины «О государственной службе», или положением о совместительстве, Деятельность строится на основе срочного и бессрочного трудового договора (контракта), что обуславливает основные виды работ или функциональные обязанности, условия труда и заработной платы. Персонал как человеческий фактор имеет особое значение в сфере гражданской авиации. Это объясняется тем, что гражданская авиация является видом транспорта повышенной опасности, поэтому профессиональное мастерство,

ответственность, самоконтроль, организованность, взаимопомощь и другие индивидуальные и социально-психологические качества человека влияют как на безопасность полётов так и производственно-экономические показатели деятельности всей отрасли гражданской авиации. О высокой роли человеческого (личностного) фактора в обеспечении безопасности авиации свидетельствует анализ статистики авиационных происшествий. По данным последних десятилетий в мировой гражданской авиации более 70% всех авиационных происшествий связано с человеческим фактором.

Анализ уровня безопасности полетов и потенциальных факторов аварийности с гражданскими воздушными судами подготовлен специалистами сектора анализа и предупреждения авиационных происшествий Национального бюро по расследованию авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами (НБРЦА) в 2015 году при эксплуатации гражданских воздушных судов (ВС) Украины по выполнению пассажирских и грузовых перевозок, при осуществлении авиационных работ, учебно-тренировочных полётов и во время эксплуатации ПС произошли 3 катастрофы; 3 аварии, 5 серьезных инцидентов; 31 инцидент.

В 2015 году основными факторами, которые приводили к возникновению авиационных происшествий и инцидентов стали: технический фактор - 24% (он также включает производственно-конструктивные недостатки), фактор среды - 24% (в том числе орнитология). 20% занимает человеческий фактор (16% - экипажи ВС, 2% - персонал ТО, 2% - персонал аэродромов), организационный фактор занимает 5%. Также 27% событий имеют не определен фактор том, что расследование до сих пор не завершены, или компании считают ненужным информировать Национальное бюро о результатах своих расследований.

Учитывая, что гражданская авиация, как и все общество, постоянно прогрессирует в своем развитии, возникает необходимость выработки,

принятия и эффективного осуществления большой системы правовых и технических мер, регулирующих ее деятельность. Целью этих мероприятий является обеспечение надежного и эффективного и безопасного функционирования воздушного транспорта. Существенно влияют на порядок их выполнения научно-технический прогресс, общий уровень развития авиации, нормативно-правовые базы, а также политический, экономический, и другие факторы. Международные авиационные соглашения, регламенты и стандарты ИКАО (Международная организация гражданской авиации) имеют целью достичь безопасной и регулярной аэронавигации, одинакового применения и безусловного выполнения авиационных правил.

К административно-правовым средствам, которые направлены на обеспечение безопасности авиации отнесем, прежде всего, общеобязательные правила, касающиеся обеспечения безопасности, поскольку все остальные средства направлены на обеспечение их реализации, предупреждение и пресечение их нарушений, привлечения виновных к административной ответственности. Кроме того, как отдельное звено этой системы выделим поощрительные средства и другие меры убеждения.

Виды общеобязательных правил, касающихся обеспечения безопасности авиации, можно классифицировать по следующим критериям: предмет регулирования; органы, устанавливающие правила (юридическая сила) юридическое содержание и характер предписания; сфера действия во времени, в пространстве и по кругу лиц.

Общеобязательные правила и нормы с учетом органов, их устанавливают, и определяют их юридическую силу. Так, ведущую роль играют нормы Конституции Украины, а центральное место занимают законодательные акты, к которым отнесены собственно законы, кодексы, основы законодательства и другие акты, принятые Верховной Радой Украины. Направленность регулирующего воздействия законодательных актов, действующих в указанной сфере, обуславливает их разделение на два

вида: регламентирующих организацию использования воздушного пространства и регулирующих деятельность персонала гражданской авиации по обеспечению безопасности авиации.

Персонал гражданской авиации реализуют свои полномочия в большинстве на основании нормы административного права, поэтому между ними определяются отношения власти-подчинения, в которых присутствует юридическое неравенство их участников. Важно отметить, что каждый из элементов системы персонала гражданской авиации имеет свой юридический (нормативно зафиксированный) статус, что позволяет реализовать функции государства в области гражданской авиации. Наличие конкретных субъективных прав и обязанностей, которые реализуются как в административных правоотношениях так и вне их является необходимым признаком приобретения субъектом административно - правового статуса. Наличие таких элементов определяет содержание административно-правового статуса персонала гражданской авиации: положение (место) субъектов в области воздушного транспорта в системе управления; компетенция (органа) или возможности (руководителя авиационного персонала); совокупность юридически установленных прав и обязанностей, реализация которых обеспечивает выполнение их основных функций; обязанность нести юридическую ответственность по результатам выполнением своих обязательств (деликтоспособность).

Для обеспечения безопасности полетов персонал гражданской авиации, по мнению Р.А. Калюжного [1, с. 38], используют определенный «набор» методов, как правило, двух: убеждение и принуждения. Каждый метод позволяет сформировать надлежащую необходимую представление о функционировании системы обеспечения безопасности полетов, поскольку определяет характер воздействия конкретного субъекта на соответствующий объект с целью поддержания устойчивого безопасного состояния авиационного транспорта. Особое место занимает метод убеждения, который

очень тесно связан с профилактикой и административным принуждением (эти меры нельзя разрывать и рассматривать друг от друга, поскольку между ними существует диалектическое единство. Они имеют объективный характер, и их применение обусловлено уровнем развития общественных отношений). Убеждение представляет собой систему мер воспитательного, разъяснительного, поощрительного характера, направленных на формирование у субъектов правоотношений, складывающихся на авиационном транспорте, понимание необходимости четкого выполнения требований законов и других правовых актов. В то же время, как показывает практика, наиболее эффективным способом воздействия на поведение и деятельность лиц, которые препятствуют осуществлению функций, возложенных на систему обеспечения безопасности авиационной деятельности, является метод административного принуждения. Этот метод, по мнению большинства ученых-юристов, состоит из мер административного предупреждения, мер административного пресечения и административной ответственности. Аналогичные меры административного принуждения применяются и в сфере обеспечения безопасности полетов на авиационном транспорте [6, с. 39].

Государственное администрирование в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации проявляется в конкретных, определенных законодательством правовых формах: издание компетентными органами государственной власти и другими субъектами, которым такое право делегировано в установленном законом порядке, нормативных актов, а также индивидуальных правоприменительных (исполнительно-распорядительных) актов и совершения, в определенном законодательством порядке, иных действий, имеющих юридическое значение. Применяя традиционно подход ученых в административном праве формы администрирования разделяют в зависимости от порождаемых ими последствий на: правовые и неправовые. Существуют различные классификации правовых форм, в частности, ученые

выделяют: а) по содержанию: правоустанавливающие и правоприменительные; б) целенаправляющие: внутренние и внешние; в) по способу выражения: словесные и конклюдентные. Наиболее детально регламентированы формы, связанные с реализацией правоприменительных, правоустанавливающих и правоохранительных функций публичного администрирования, поскольку именно они вызывают существенные юридические последствия и их регламентация имеет важное значение с точки зрения обеспечения законности [8 ст.181].

Правоприменительная форма обеспечения безопасности авиации - это фактически конкретная деятельность субъектов обеспечения названной безопасности по реализации правовых норм в отношении конкретных жизненных случаев. Она осуществляется путем издания индивидуальных (исполнительно-распорядительных) актов управления, заключение административно-правовых договоров (в частности, по охране объектов гражданской авиации) и совершение, в определенном законодательством порядке, иных действий, имеющих юридическое значение. Указанная деятельность осуществляется путем: 1) регистрации гражданских воздушных судов; гражданских аэродромов; воздушных трасс и местных воздушных линий; 2) допуска: к эксплуатации воздушных судов, в том числе легких; к эксплуатации аэродромов, взлетно-посадочных площадок, аэропортов; авиационного персонала к авиационной деятельности; воздушного судна к полету; 3) выдачи разрешений: на полеты для гражданских воздушных судов; на вылет из аэропортов Украины и прилет в аэропорты Украины; на перевозку оружия, боеприпасов, взрывчатых и ядовитых веществ, ядерного топлива, радиоактивных веществ и других грузов, относящихся к особо опасным; на выполнение авиационных работ иностранными эксплуатантами; на выполнение нерегулярных международных полетов и свидетельств летному экипажу; 4) лицензирование - в основном носит вспомогательный

характер и относится только к субъектам хозяйственной деятельности в области авиации; 5) сертификации (ст. 13 Воздушного кодекса Украины).

Среди средств действенную роль играет осуществления контрольно-надзорной деятельности, которая дает возможность своевременно выявлять причины нарушений и их виновников, но конечной целью, как контроля, так и надзора всё же есть исправления и устранения нарушений. Контрольно-надзорная деятельность в сфере функционирования гражданской авиации - это особый вид администрирования уполномоченных на осуществление контроля (надзора) и иерархически структурированных субъектов персонала гражданской авиации, деятельность которых направлена на обеспечение надлежащего состояния подконтрольных (поднадзорных) объектов для достижения задач и реализации своих функциональных обязательств. Так, например, Государственная авиационная служба (Госавиаслужба) осуществляет контроль и надзор за деятельностью сертифицированной организации путем инспектирования организаций. Организация может выполнять только те виды работ и только на том типе авиационной техники, указанные в сертификате организации и только на той производственной базе, сертифицирована [9]. Проведения инспекторских проверок эксплуатантов и организаций по техническому обслуживанию обязательно имеет правовую основу, составляет совокупность нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность, порядок создания и организации, определяют структуру, полномочия или компетенцию.

Для осуществления инспекторских проверок назначается государственный инспектор - работник уполномоченного органа по вопросам гражданской авиации, которому предоставлены полномочия по проверке деятельности субъекта и состояния объекта авиационной деятельности и имеющий удостоверение установленного образца. В зависимости от направлений деятельности они подразделяются на: государственных

инспекторов по безопасности авиации, государственных инспекторов по летной годности, государственных инспекторов по летной эксплуатации.

Согласно Приказу [2] должности государственных инспекторов по авиационному надзору за летной пригодности воздушных судов (далее - государственный инспектор по летной годности) могут быть по следующим направлениям: по летной годности типа авиационной техники; одобрение организаций по техническому обслуживанию; одобрение производства авиационной техники; одобрение разработчиков авиационной техники; одобрение организаций по управлению поддержания летной годности; выдача и просмотр сертификатов летной годности, мониторинг поддержания летной годности и программы технического обслуживания; выдача свидетельств персоналу и одобрения организаций по подготовке к техническому обслуживанию.

Государственный инспектор на основании служебного удостоверения и специального задания на проведение проверки имеет право беспрепятственно проверять работу субъектов и объектов авиационной деятельности, в том числе иностранных, на территории Украины, выполнение полетов с целью надзора за обеспечением безопасности авиации и соблюдением авиационных правил. Государственный инспектор на основании служебного удостоверения и специального задания на проведение проверки вправе составлять протоколы и рассматривать дела о субъектах авиационной деятельности в случае осуществления ими правонарушения в области гражданской авиации и физических лиц в случае осуществления ими административного правонарушения, связанного с нарушением правил безопасности полетов, правил поведения на воздушном судне, правил международных полетов, правил пожарной безопасности на воздушном транспорте, и накладывать на них административное взыскание в соответствии с Воздушным кодексом Украины и Кодексом Украины об административных правонарушениях [4]. Государственный инспектор

документирует все результаты своих действий в установленной форме и предоставляет отчеты в установленный срок руководителю своего структурного подразделения или руководителю временной рабочей группы/комиссии. Инспекторское распоряжение оформляется в двух экземплярах, прилагаются к акту инспекторской проверки и должны иметь регистрационный номер соответствующего акта проверки. Оформляется акт инспекторской проверки в двух экземплярах, один из которых направляется в управление инспекции или в управление поддержания летной годности воздушного судна в зависимости от типа акта проверки, а второй экземпляр направляется эксплуатанту и/или организации с ТО. Акты инспекторских проверок регистрируются в журнале учета актов инспектирования управления инспекции или управления поддержания летной годности в зависимости от типа акта проверки. В течение семи рабочих дней после проведения инспекционной проверки вносить результаты проверки в программный комплекс Единой информационной системы Госавиаслужбы [5]. При проведении сертификационных, внеплановых проверок, проверок представительств эксплуатантов, воздушные суда которых временно базируются за пределами Украины и проверок линейных и внешних станций организаций по ТО используются акты базовых проверок, проверок перрона и инспекторских проверок организаций по ТО в соответствии с программой проверки и заносятся данные в программный комплекс Единой информационной системы. Государственный инспектор по летной годности проводит инспектирование в сфере летной годности при условии прохождения соответствующей подготовки по направлениям государственного инспектора по безопасности авиации, кроме авиационной безопасности.

Интеграционные процессы Украины в мировое сообщество обуславливают постоянное совершенствование правовых, организационных, административных, экономических и социальных мер, применяемых в

процессе формирования персонала и обеспечения его эффективного функционирования. С целью качественного осуществления функциональных обязанностей государственного инспектора по летной годности проводится специальная профессионально - ориентированная подготовка, которая включает в себя: теоретическую подготовку по направлениям; порядок работы с документами и оборудованием; практическую подготовку (стажировку на рабочем месте) и проводится под наблюдением государственных инспекторов (инструкторов). Специальная профессионально - ориентированная подготовка включает участие кандидата в качестве стажера в процессе сертификации и инспекции под надзором государственного инспектора (инструктора). Детальный объем подготовки государственных инспекторов по направлениям содержится в руководствах соответствующих структурных подразделений. Повышение квалификации (переподготовка) государственных инспекторов выполняется в сертифицированных учебных заведениях каждые 3 года. В случае перерыва выполнения служебных обязанностей государственного инспектора больше чем шесть месяцев необходимо пройти стажировку под контролем государственного инспектора (инструктора - сеньора). Каждый этап подготовки должен быть подтвержден сертификатом и / или приказом. Формирования принципиально новых механизмов применения административно-правовых средств в деятельности персонала гражданской авиации в значительной степени зависит от качества административного и воздушного законодательства. Так, Воздушный кодекс [2] устанавливает правовые основы деятельности в области авиации и определяет, что государственное регулирование деятельности в области авиации направлено на обеспечение безопасности авиации, обеспечении воздушных перевозок и авиационных работах. Однако, государство должно не только декларировать, а создавать соответствующий правовой механизм реализации и защиты прав граждан в безопасных перевозках и авиационной деятельности. Особое место

в этом механизме реализации государственной политики и стратегии развития авиации Украины принадлежит Государственной авиационной службе Украины, которая непосредственно осуществляет государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации и осуществляет комплекс мероприятий [ст. 10 ВК], направленных на предотвращение возникновения авиационных происшествий, путем: 1) установление критериев безопасности авиации; 2) установление необходимого уровня безопасности авиации; 3) осуществление анализа и определения существующего уровня безопасности авиации; 4) проведение плановых и внеплановых проверок, инспектирование субъектов и объектов авиационной деятельности; 5) установление сроков и осуществления контроля за проведением корректирующих действий субъектами авиационной деятельности; 6) запрета, отмены временного прекращения или изменения выполнения любых видов полетов и авиационной деятельности в случае выявления угрозы безопасности авиации или их несоответствия установленным стандартам и авиационным правилам Украины; 7) аннулирования, приостановления действия сертификатов, свидетельств, лицензий, разрешений, ограничения прав, предоставленных этими документами, отмены согласования кандидатур; 8) наложение штрафов и принятия других мер по обеспечению безопасности авиации. Определяя содержание понятия «безопасная деятельность» обратимся к понятию «безопасность».

Безопасность может рассматриваться как условие, обеспечивающее деятельность: «безопасность полетов - условия, обеспечивающие полеты летательного аппарата (ЛА) без угрозы опасности для экипажа, пассажиров и самого ЛА, а также для населения и наземных сооружений» [10, с. 47], а также «безопасность» - состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз».

В авиационной отрасли безопасность авиации рассматривается как комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей. В ст. 1 п. 20 ВК [2] законодатель определил, что безопасность авиации - состояние отрасли гражданской авиации, при котором риск нанесения ущерба людям или имуществу снижается до приемлемого уровня в результате непрерывного процесса определения уровня опасности и управление ним и удерживается на таком уровне, либо снижается дальше, в сферах безопасности полетов, авиационной безопасности, охраны окружающей природной среды, экономической безопасности и информационной безопасности.

Вывод. Обеспечение безопасной авиационной деятельности персонала гражданской авиации обуславливается комплексным общеобязательным применением конкретных административно - правовых мер современного административного права, где их своевременное, целесообразно и законное использование имеет субъектное направления и нацелено на предотвращения административных правонарушений в сфере гражданской авиации и соблюдения приемлемого уровня опасности для общества и государства. Со стороны государства на авиационную деятельность осуществляется организационное влияние путём применения совокупности нормативно - правовых актов, с помощью которых определены меры по применению единого сбалансированного подхода в работе персонала гражданской авиации, распределение ответственности между органами государственной власти и субъектами авиационной деятельности, определения политики и эксплуатационных процедур по обеспечению безопасности полетов, выявлению и устранении источников опасности и осуществлении контроля за рисками для обеспечения безопасности полетов с целью минимизации человеческих потерь, материальных, финансовых, экологических и социальных убытков.

Библиография

1. Анализ состояния безопасности полетов по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами, произошедших в 2015 году / [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://nbaai.gov.ua/uploads/pdf/Analysis2015.pdf>
2. Воздушный кодекс Украины: Закон от 19.05.2011 / Ведомости Верховной Рады Украины. 2011. № 48-49. Ст. 536.
3. Гусар А.А. Персонал гражданской авиации как системное образование / Научные труды Национального авиационного университета. Серия: Юридический вестник «Воздушное и космическое право»: Сб. Наук. Пр. М.: НАУ, 2016. №1 (38). С.13-19.
4. Гусар А.А. Авиационный персонал: обновление понятия / Научные труды Национального авиационного университета. Серия: Юридический вестник Воздушное и космическое право: Сб. наук. пр. М.: НАУ, 2014 №1 (30). С. 9-16.
5. Гусар А.А. Административно - правовая организация персонала гражданской авиации. Автореф. дис... канд. юрид. наук. Национальный авиационный университет. М., 2015.
6. Калюжный Г. А. Формы и методы административно-правового обеспечения безопасности авиационных перевозок. // Наше право. - 2012. - № 1. - Ч. 1. - С. 36-42
7. Колпаков В. К. Понятийная матрица административного права / В . К. Колпаков // Государство и право. Сборник научных трудов. Юридические и политические науки. Спец. выпуск. М.: Ин-т государства и права им. Корецкого НАН Украины, 2014. С. 168-174.
8. Курс административного права Украины: учебник / под ред. В. К. Колпаков [и др.]; Нац. акад. внутр. Дел - 2-е изд., Перераб. и доклада. М.: Одиссей, 2013.

9. Наказ Министерства транспорта Украины «Об утверждении Положения об экзаменатора по летной деятельности» от 01.12.2009 №1234 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://nra.iplex.com.ua/ulist.php?uid=1026.1.471&card>

10. Советская военная энциклопедия: В 8 т. - М.: Воениздат. - Т.1, А-Бюро. 1976.