ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕФОРМИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ
АВИАЦИОННЫХ ВЛАСТЕЙ УКРАИНЫ

Вопрос реформирования государственных авиационных властей Украины с целью улучшения качества координации ими деятельности гражданской авиации для её эффективного развития является чрезвычайно важной задачей, попытки решения которой за 12 лет существования неоднократно осуществлялись на практике, а многочисленные теоретические подходы для её решения выдвигаются постоянно. Данная проблема исследовалась специалистами управлений ГДАТУ, ответственных за развитие отрасли, научными работниками КМУЦА, специальными комиссиями Минтранса [1, 2, 3].

Главными задачами в эффективном разрешении данного вопроса являются анализ существующих моделей государственных авиационных властей и разработка организационной схемы государственных авиационных властей с их органами, адекватными рынку и его объективным условиям, с оптимальным распределением их функций и обеспечении минимизации этих органов. Целями решения этой проблемы является структурное реформирование и реорганизация структуры государственных авиационных властей Украины – Укрэвиатранса, направленная, главным образом, на его сокращение, а в плане функционального – реорганизация функциональных прав и обязанностей их органов.

Для разработки эффективной системы организации государственного управления гражданской авиации Украины в современных условиях, необходима адаптация действующей организационной структуры управления к современным мировым установившимся канонам и требованиям. В этих целях нами приводится анализ действующих организационных структур управления в этих странах. Анализ проводился на примере организационных структур управления зарубежным авиационным транспортом таких государств, как США, Германия, Франция, Россия.

В системе организационных структур многочисленных государственных органов Соединенных Штатов Америки, сфера деятельности которых распространяется на гражданскую авиацию, вопросами гражданской авиации занимается целый ряд самостоятельных департаментов (министерств), которые являются органами исполнительной власти и подчиняются непосредственно Президенту США. Государственный департамент по внешней политике воздушных перевозок разрабатывает внешнюю политику по вопросам гражданской авиации, определяет политику в ИКАО, подписывает и ратифицирует соглашения о воздушных перевозках, двухсторонние соглашения и соглашения о сертификации летной годности. Департамент торговли содействует развитию торговли, связанной с гражданской авиацией и выдает лицензии, необходимые для осуществления экспорта. Департаменту торговли подчиняется Национальная Администрация Атмосферы и Океана (NOAA), на которую возложены функции по обеспечению гражданской авиации метеорологической информацией, а также совместно с Федеральной Авиационной Администрацией (FAA) - по изучению атмосферных явлений. Департамент транспорта ведет переговоры по двухсторонним соглашениям о воздушных перевозках, занимается управленческой и координационной деятельностью по вопросам закупки оборудования FAA. Департаменту транспорта подчинена FAA, на которую возложены следующие функции:

- управление воздушным движением;
- управление и контроль за исполнением требований авиационной безопасности;
- официальные действия по сертификации и выдаче сертификатов аэропортам, эксплуатантам и другим физическим и юридическим лицам, деятельность которых связана с гражданской авиацией;
- официальные действия по регистрации воздушных судов, выдаче удостоверений авиационному персоналу и техническому составу [6].

Департамент обороны контролирует использование системы объединенного военно-гражданского воздушного пространства, осуществляет совместную эксплуатацию гражданских аэропортов, принимает на себя в чрезвычайных ситуациях контроль за деятельностью FAA. На одном уровне с FAA, хотя и подчиняются непосредственно Президенту США, действуют Национальное правление по безопасности транспорта (NTSB) и Национальная Администрация Аэронавтики и Космоса (NASA). В области гражданской авиации на NTSB возложены следующие функции: расследование причин авиационных катастроф, а также разработка и направление в FAA рекомендаций по обеспечению авиационной безопасности, контроль их выполнения. NASA

проводит совместно с FAA научно-исследовательскую работу по вопросам гражданской авиации, а также докладывает в FAA об авиационных происшествиях [6].

Организационная структура управления гражданской авиацией Германии представляет собой двухзвенную систему по вертикали подчиненности [6, 7]. Руководство отраслью входит в состав Федерального Министерства транспорта. В министерстве отрасль возглавляет генеральный директор гражданской авиации и космических полетов, который имеет девять заместителей - директоров, возглавляющих определенные направления деятельности в гражданской авиации: заместитель министра - директор гражданской авиации, которому подчинены подразделения, отвечающие за безопасность полетов и за оказание сервисных услуг; директор по воздушному праву; директор, возглавляющий подразделение по вопросам аэродромов, сооружений и экономике; директор по связям и информации; директор, курирующий подразделение метеообеспечения; директор, отвечающий за управление воздушным движением, инженерное обеспечение и защиту окружающей среды; директор подразделения по аэронавигационному обслуживанию; директор по обслуживанию воздушного движения, лицензированию персонала, маркетинга и инвестиций; директор подразделения, которое осуществляет связь гражданской авиации с Министерством обороны. В Германии в сфере деятельности гражданской авиации существуют: государственная компания по аэронавигационному обслуживанию и сервисным услугам на борту воздушных судов (DFS); Федеральное управление гражданской аэронавтики (LBA); представительство Германии в ИКАО. Все эти организации подчинены Федеральному Министерству транспорта, а соответствующие структурные подразделения министерства осуществляют координирующую и контролирующую роль в системе управления гражданской авиации. Государство делегировало права полномочного органа по вопросам авиационной безопасности и регулирования отрасли соответственно Службе авиационной безопасности и Федеральному управлению гражданской аэронавтики (LBA). Федеральное управление гражданской аэронавтики возглавляет директор, у которого четыре заместителя по направлениям деятельности. Директору непосредственно подчинены шесть отделов, осуществляющих руководство внешними пунктами: Берлин, Гамбург, Дюссельдорф, Франкфурт, Штутгарт, Мюнхен. В сферу деятельности директора входит служба по расследованию авиационных происшествий, которая включает в себя три отдела: влияния человеческого и производственного факторов; влияния технического фактора; анализа причин и полной оценки происшествий. Деятельность LBA осуществляется по четырем направлениям: вопросы, связанные с техникой, эксплуатацией, авиационной деятельностью и вопросы по инфраструктуре LBA. Департамент по вопросам техники состоит из семи отделов: общие вопросы; сертификация больших самолетов; сертификация малых самолетов и вертолетов; сертификация безмоторных планеров, пилотируемых дирижаблей, воздушных шаров и самодельных моделей; сертификация летательных аппаратов, предприятия – разработчики; инспекция. Департамент эксплуатации включает в себя шесть отделов: общие вопросы; стандарты и правила; экономическая оценка деятельности предприятий; обучение авиационного персонала и учебные заведения; техническое обслуживание и ремонт; авиационная медицина. Следующий департамент осуществляет работу с общественностью, сертификацию транспорта и состоит из пяти отделов: юридический отдел; финансово-бухгалтерский; отдел организации и обработки информации; отдел сертификации транспорта; отдел работы с общественностью по безопасности полетов. Департамент по управлению включает в себя пять отделов: организации и бюджета; контрактов; труда и зарплаты; штрафных санкций; правовых вопросов.

Во Франции вопросы гражданской авиации курирует Министерство оборудования, жилищного строительства, транспортных и морских перевозок. Министерству подчинены Генеральная дирекция воздухоплавания (DGA) [6, 7]. Генеральная дирекция гражданской авиации (DGAC), Департамент Генеральной инспекции гражданской авиации и метеорологии. В DGAC входят службы и отделы, которые непосредственно подчиняются Генеральному директору: полиция воздушных перевозок; служба труда и занятости; внешних сношений; административный отдел; отделение воздушных перевозок; служба по обеспечению воздухоплавания и техническому контролю; отделение по кадрам и управлению. Генеральному директору DGAC подчиняются ряд департаментов: Департамент аэронавигации, который состоит из управления воздушным движением, центра обучения аэронавигации и информационного обеспечения; Департамент программ гражданской аэронавтики; Департамент специальных аэродромов и аэропортов (связь с Министерством обороны), Департамент проектирования аэропортов. В функции DGAC входит руководство и контроль за регионами страны. Для этого в состав Генеральной дирекции

гражданской авиации входят региональное отделение гражданской авиации (Север, Юго-Восток, Юго-Запад) и отделение трансконтинентальной гражданской авиации (Антильские острова, Полинезия, Новая Каледония).

Безусловный интерес для гражданской авиации Украины представляет опыт стран, образовавшихся после распада СССР. Так, например, в России с 1992 г. (подобно Украине) вопросами гражданской авиации занимался ряд полномочных органов: Департамент воздушного транспорта, Комиссия по регулированию воздушного движения (Росаэронавигация), Генеральная дирекция по модернизации единой системы организации воздушного движения [6]. Все эти полномочные органы входили в систему Министерства транспорта Российской Федерации. Но с приобретением определенного опыта и с учетом мировой практики, в России с целью формирования единой системы государственного регулирования гражданской авиацией для повышения эффективности деятельности, безопасности и регулярности полетов воздушных судов в 1996 г. была создана Федеральная авиационная служба (ФАС России). Эта служба и выполняет государственное регулирование гражданской авиацией и обслуживание воздушного движения. Подобные единые органы государственной исполнительной власти в области гражданской авиации функционируют в Белоруссии и в других странах СНГ. Общность политико-экономических проблем, а также идентичность базовых структур и технического оснащения отрасли, объясняют интерес Украины к организационной структуре управления в России в сфере авиации. Возглавляет ФАС России директор - первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации. У директора - семь заместителей, два из которых - первые. Первый заместитель директора по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением, в ведении находится четыре управления. Основными функциями этих управлений являются вопросы государственного регулирования и использования воздушного пространства, сертификации предприятий по обслуживанию воздушного движения (ОВД), развития и инвестиций ОВД. Вопросы по Департаменту главной инспекции, правовые вопросы и структурной перестройки курирует первый заместитель директора ФАС России. В организационной структуре ФАС России есть заместители директора по авиакомпаниям, по аэропортам, по развитию гражданской авиации, по авиационной технике, по внешнеэкономической деятельности. В сферу их компетенции входят вопросы: сертификации норм летной деятельности эксплуатантов, летной службы, авиационных перевозок; сертификации аэропортов и аэродромов, лицензирования аэропортовой деятельности, инвестиционной политики и развития аэропортов и аэродромов; разработки перспективных систем и научно-технических программ, экономики и тарифной политики, развития гражданской авиации и привлечения инвестиций, финансовой и налоговой политики; сертификации и лицензирования АТБ и ремонтных заводов, развития и инвестирования АТБ и ремонтных заводов; внешнеэкономической деятельности, контроля за международными полетами. Исполнительные функции и ответственность за внедрение норм по отрасли в России возложены на соответствующие региональные управления, государственную корпорацию по использованию воздушного пространства и управление воздушным движением, авиакомпании, агентства по продаже билетов, подразделения по авиации общего назначения, аэропорты, объединенные авиапредприятия, авиаремонтные заводы. В отрасль входят и учебные, научно-исследовательские учреждения.

В Украине государственная регуляция деятельности гражданской авиации осуществляется двумя органами: Государственной авиационной службой и Украэронавигацией [3]. Ответственность за развитие и эффективное функционирование гражданской авиации страны возложена на государственные авиационные власти Украины в лице Государственной Авиационной Службы по надзору за безопасностью авиации (сокращённо «Государственная авиационная служба» (ГАС)), на которую также возложены полномочия технического и экономического регулирования, куда включается разработка, поддержание и введение в действие необходимых правил, требований и стандартов, сертификация авиакомпаний и аэропортов Украины, авиационной техники, лицензирование экипажей и инженерно-технического персонала, лицензирование авиакомпаний на местные и международные маршруты, утверждение аэропортовых сборов.

Комитет по использованию воздушного пространства Украины (Украэронавигация) отвечает за разработку, поддержание и введение в действие всех необходимых правил в области аэронавигационных услуг, а также утверждает аэронавигационные сборы. Исполнительные функции и ответственность за внедрение норм по этому направлению делегированы ГП УВД «Украэрорух». В марте 1996 г. были проведены дальнейшие изменения в структуре гражданской авиации, в результате которых была создана Межведомственная комиссия по вопросам

авиационной политики, безопасности авиации и использованию воздушного пространства Украины. Комитет по использованию воздушного пространства Украины ведает вопросами управления воздушным движением, электро-, радиотехнического обеспечения и аэронавигационной информацией, то есть вопросами обслуживания воздушного движения. Комитет по использованию воздушного пространства Украины возглавляет председатель, у которого три заместителя, один из которых первый. Первый заместитель курирует два управления: управление по использованию воздушного пространства и обслуживанию воздушного движения и управление делами. Управление по использованию воздушного пространства и обслуживанию воздушного движения выполняет функции организации воздушного движения, организации обслуживания воздушного движения, а также инспектирования и анализа использования воздушного пространства, разработки нормативных документов и технической документации, подготовки и переподготовки специалистов и методическое обеспечение. Управление делами занимается инфраструктурой Укрэонавигации, а также курирует первый отдел. Второй из заместителей отвечает за управление радиоэлектронного обеспечения обслуживания воздушного движения и аэронавигации. В это управление входят четыре отдела: научно-технических программ и развития; технического надзора и сертификации; сертификации и разработки нормативных документов; организационно-технический. Третий заместитель курирует управление экономики, финансов и прогноза. В функции этого управления входят экономические вопросы и прогноз, финансы и бухгалтерский учет, а также отдел кадров.

Государственная авиационная служба несет ответственность за международные соглашения, контакты с Кабинетом Министров Украины, другими министерствами, а также несёт ответственность за охрану окружающей среды. Государственная авиационная служба Украины отвечает за подготовку и внедрение всех международных соглашений и за все вопросы технического и экономического регулирования деятельности отрасли за исключением вопросов по обслуживанию воздушного движения. Политика в области обеспечения безопасности авиации формируется соответствующими подразделениями государственной авиационной службы с Межведомственной комиссией по вопросам авиационной политики, безопасности авиации и использованию воздушного пространства Украины. В области коммерческого регулирования главной задачей ГАС является установление условий для рыночных механизмов, позволяющих коммерческим предприятиям авиационной сферы работать на рынке с достаточной степенью прозрачности и с четкими параметрами.

Организационная структура ГАС сегодня состоит из следующих основных подразделений: внешних отношений, координации полетов, экономического регулирования и лицензирования, норм летной годности, сертификации и безопасности полетов, услуг на земле и техобслуживания; авиационной безопасности. Возглавляет ГАС директор, у которого три заместителя, один из которых - первый. Первый заместитель непосредственно руководит рядом управлений: управлением внешних связей; управлением экономического регулирования и лицензирования; управлением координации полетов, а также поисково - спасательной службой, курирует Главную инспекцию по безопасности полетов и два управления: управление летной службы; управление сертификации. Управление технической эксплуатации и ремонта авиационной техники, а также управление аэропортов возглавляет заместитель председателя по инженерно-техническому и наземному обеспечению. Вопросами авиационной безопасности занимается заместитель, который отвечает за контроль и инспекцию служб безопасности, сертификацию и лицензирование, расследование актов незаконного вмешательства и защиты гражданской авиации, разработку программ подготовки и переподготовки авиационного персонала, ему же подведомственны и отделы пожарной безопасности, мобилизационной работы и гражданской обороны. В непосредственном подчинении директора находятся коллегия и научно-технический совет.

На протяжении 1991-2004 гг. организационная структура государственных авиационных властей Украины непрерывно совершенствовалась по принципу соотношения функций, необходимых для осуществления деятельности этого органа с существующими структурными подразделениями. Но даже после всех реорганизаций четыре раза глобально изменявших облик государственных авиационных властей Украины на сегодняшний день можно констатировать, что не все функции, делегированные государственным авиационным властям, могут быть эффективно и гармонично выполнены их существующими структурными подразделениями [4, 5].

Нами предлагается следующая структурная модель государственных авиационных властей Украины. Государственные авиационные власти Украины имеют статус министерства и в оперативно-производственных вопросах подчиняются непосредственно правительству. Данное

решение является традиционным и общепринятым в мире – сфера гражданской авиации является настолько сложной, самостоятельной и специфической отраслью, что его подчинение буферным структурам вроде Министерства транспорта, дублирующего, усложняющего и запутывающего работу этой отрасли является, с научной и практической точки зрения, неправильным и вредным. Объединение под одним ведомством таких технологически различных сфер экономики как авиация, железные дороги и автомобильное хозяйство, связанных только одним условным абстрактным понятием «транспорт», в современных условиях является совершенно неприемлемым, оно обуславливает лишь умножение бюрократического аппарата и принятие некомпетентных решений.

Глава государственных авиационных властей должен назначаться и освобождаться от должности только решением Верховной Рады Украины, при этом он должен лично отчитываться перед ней о ситуации в вверенной ему сфере и о проделанной работе не менее двух раз в году. При признании Верховной Радой его работы неудовлетворительной, глава государственных авиационных властей может быть отстранён, а затем снят с данной должности решением Верховной Рады, автоматически ставящимся на голосование в подобном случае. Вопросы бюджетного финансирования авиационной отрасли Украины будут также защищаться и обосновываться главой государственных авиационных властей в Верховной Раде, также он должен представлять отчёт об использовании государственных бюджетных средств. Данное решение позволит устранить условия силового административного влияния на главу такого важнейшего ведомства, как авиационное, даст возможность справедливого коллегиального избрания на этот пост достойных кандидатур, а также создаст надёжный механизм ответственности главы авиационного ведомства за ситуацию во вверенной ему сфере и проделываемую им работу. Также будут исключены условия возникновения коррупции при назначении на этот высокий пост, а также минимизированы условия лоббирования главой ведомства чьих-либо интересов, идущих вразрез с политикой государства.

Структура государственных авиационных властей строится по двухуровневой схеме: дирекция и региональные органы. Структура дирекции в столице состоит из подразделений, на которые возложены следующие функциональные обязанности:

- руководство (директор и заместители);
- дирекция в следующем составе:

нормативное управление, задачами которого является юридическая разработка, согласование и сопровождение регулирующей нормативной базы, включающее в себя следующие функциональные отделы:

- 1) лётно-штурманский;
- 2) аэропортового хозяйства;
- 3) сертификации эксплуатантов и авиационных организаций;
- 4) сертификации типов и технической эксплуатации ВС;
- 5) авиационной безопасности;
- 6) авиационных перевозок;
- 7) аэронавигационного обслуживания полётов;
- 8) организации поиска и спасения;
- 9) координации полётов;

финансово-экономическое управление, задачами которого является обеспечение работы специальных авиационных фондов, программ развития гражданской авиации, ведение статистического учёта на уровне отрасли, включающее в себя следующие отделы:

- 1) отдел специальных фондов и сборов;
- 2) отдел программ развития гражданской авиации;
- 3) отдел статистики;

главная инспекция по безопасности полётов (ГИБП), задачами которой является надзор за безопасностью полётов;

государственный авиационный регистр (регистрация ВС и сертификация их лётной годности);

группа вспомогательных отделов и служб (канцелярия, отдел кадров, бухгалтерия, секретариат, первый отдел, отдел охраны труда и пожарной безопасности, и.т.д.).

Региональные органы государственных авиационных властей состоят из региональных инспекций. Региональная инспекция состоит из начальника (главного регионального инспектора) и рядовых инспекторов, количество которых он определяет в соответствии с необходимостью и

правом совмещения функций и обязанностей. В предлагаемой нами модели большая доля полноты разрешительной и контролирующей власти возложена именно на региональные органы – региональные инспекции, поскольку, по нашему мнению, именно региональные представители на местах имеют максимальную полноту информации об эксплуатантах и авиационных объектах. Самые лучшие возможности надзора и оперативного контроля их деятельности. А непосредственная прямота и оперативность за их взаимодействия с эксплуатантами и субъектами авиационной сферы устранит явления бюрократии, раздутия штатов, проволочек и не совсем компетентных решений.

На региональные инспекции государственных авиационных властей необходимо возложить следующие функции:

- контроль и надзор за безопасностью полётов и лётной деятельностью эксплуатантов и авиационных субъектов региона (по линии ГИБДД и Нормативного управления);
- обеспечение функций подконтрольной эксплуатации ВС (по линии Нормативного управления);
- проведение процедур сертификации эксплуатантов и первичное рассмотрение сертификационных документов, надзор и контроль за выполнением эксплуатантами требований и нормативов (по линии Нормативного управления);
- надзор и контроль за финансово-экономической деятельностью субъектов авиационной сферы региона и выполнением ими требований нормативной базы в этой сфере (по линии финансово-экономического управления);
- выполнение процедур инспектирования и выдачи лётной годности и регистрации ВС (по линии Государственного авиационного регистра);
- выполнение процедур проверки лётного состава и авиационного персонала.

Общая функциональная схема предложенной нами структурной модели строится следующим образом. Руководство государственных авиационных властей осуществляет общее направление деятельности отрасли, общий контроль, а также подписание первостепенных документов. Дирекция государственных авиационных властей осуществляет разработку нормативной базы для организации и государственного регулирования деятельности гражданской авиации, осуществляет связь отрасли с высшими государственными органами (бюджетом, министерствами, комиссиями), а также осуществляет делопроизводство документации, требующей подписания или согласования на уровне руководства государственных авиационных властей или других высших органов государственной власти. Дирекция государственных авиационных властей не осуществляет непосредственного взаимодействия с эксплуатантами и авиационными субъектами, данный аспект может иметь место только как особый случай. Уход от принципа непосредственного взаимодействия с авиационными субъектами на уровне дирекции и возложение этой функции всецело на региональные органы обеспечит существенную разгрузку работников аппарата дирекции с максимальным сосредоточением их деятельности на вопросах высшего уровня (разработка и сопровождение нормативной базы в гражданской авиации), позволит существенно сократить численность работников аппарата дирекции государственных авиационных властей и однозначно исключить коллизии и негативные ситуации, когда субъекты обращаются к вышестоящим органам минуя региональные.

С другой стороны на региональные инспекции государственных авиационных властей возлагаются все функции по взаимодействию с авиационными субъектами: контролирующие и проверяющие, разрешающие, и представляющие, административно-канцелярские, причём во всех сферах гражданской авиации: безопасность полётов, лётная работа, подконтрольная эксплуатация ВС, авиаперевозки, обеспечение полётов, экономика и финансы. По нашему мнению, данное перераспределение функций в системе организации государственного регулирования деятельности гражданской авиации является наиболее эффективным и благотворным. Главными факторами, определяющими преимущество данного подхода перед существующим, являются следующие:

- региональные органы, находясь на местах, обладают максимальной полнотой информации о субъектах, тогда как работники, находящиеся в государственных авиационных властей в столице, имеют представление о них только по документам, часто содержащим минимум информации, а также на основании поверхностных впечатлений от командировок, длительностью 2-3 дня, к которым ведётся заблаговременная и тщательная подготовка со стороны субъектов заранее;
- при существующем порядке смысл рассмотрения какого-либо вопроса вышестоящими сотрудниками государственных авиационных властей в столице сводится к формальной перепроверке заключения региональной инспекции, что с научной точки зрения является

дублированием функций нижестоящего звена на основании информации, гораздо более скудной и сомнительной, чем информация, на основании которой выработывалось заключение данного нижестоящего звена;

- с экономической точки зрения существующий механизм часто влечёт за собой лишние расходы как субъекта (оплата командировки в столицу его представителей) так и государственных авиационных властей (оплата командировки представителей государственных авиационных властей из столицы в регион), годовая величина которых как для бюджетов авиационных субъектов, так и для государственного бюджета является величиной достаточно ощутимой. С морально-этических позиций подобный подход подрывает авторитет местных властей и способствует проявлению коррупции.

Безусловно, сосредоточение всего комплекса функций по взаимодействию с авиационными субъектами потребует повышенных требований к кадрам региональных инспекций и их составу. Хотя, по нашему мнению, данный подход не повлечёт за собой какого-либо ощутимого увеличения кадрового аппарата на местах. Кадровый состав региональных инспекторов государственных авиационных властей является чрезвычайно сильным – это, главным образом, бывший высший командный состав крупных региональных авиапредприятий: директора и их заместители, поэтому объём их компетенции во всех вопросах гражданской авиации, включая и финансово-экономические, является достаточным. Фактически, предлагаемый нами подход приведёт к уплотнению графика их рабочего времени, но эти обстоятельства послужат тем веским основанием для существенного повышения ставок оплаты их труда, что настоятельно требуют от Украины международные авиационные организации.

Главными составляющими предлагаемой модели государственных авиационных властей Украины, обеспечивающими их эффективность и оптимальность, являются:

1. ГДАТУ имеет статус министерства и подчиняется напрямую премьер-министру;
2. Руководитель ГДАТУ назначается и освобождается ВР Украины, обязательной функцией является его регулярная отчётность перед ВР о результатах развития отрасли;
3. Структура ГДАТУ состоит из головной структуры с предельно ограниченным количеством подструктур, осуществляющей разработку нормативной базы и надзор за региональными органами. Функционально головная структура разделена на следующие сферы: разработка и сопровождение нормативной базы, финансово-экономический контроль деятельности эксплуатантов, инспекция по безопасности полётов, государственный авиационный регистр;
4. На региональные органы возложены все функции контроля, разрешительной деятельности и технического взаимодействия государственных авиационных властей с субъектами авиационного рынка

Литература:

1. Програма фінансового оздоровлення підприємств авіаційного транспорту України ДДАТ МТУ. Схвалено постановою КМУ від 27 липня 2001 р. № 919.
2. Докладная записка Управления экономической политики и стратегии развития Департамента стратегического развития ГДАТ МТУ на РКК №3565 от 3.04.2000 г.
3. Официальный интернет-сайт Государственного департамента авиационного транспорта Украины. <http://www.ukraviatrans.gov.ua>.
4. Отчёты региональных инспекторов Главной инспекции по безопасности полётов (ГИБП) ГДАТУ 1994-2003 гг.
5. Постановление Кабинета Министров Украины от 8.06.1998 № 815 «Вопросы государственной авиационной администрации»
6. Балашов Б.С. Организации и функции ведомств гражданской авиации // Современные условия на мировом воздушном транспорте и гражданская авиация стран Восточной Европы. Материалы симпозиума ИКАО 29 - 31 октября 1991г. - Санкт-Петербург: 1992.
7. Курило В.М. Перестройка системы управления в гражданской авиации: Совершенствование планирования и орг. структур управления ГА. Учебное пособие. - Л.: Академия ГА, 1990.