

МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

INTERNATIONAL COOPERATION OF UKRAINE IN THE FIELD OF AVIATION SECURITY

Плахотнюк Н.В.,

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародного публічного права
Київського національного торговельно-економічного університету*

Савицька К.А.,

*магістрант кафедри міжнародного публічного права
Київського національного торговельно-економічного університету*

У статті визначено поняття авіаційної безпеки та організаційно-регулятивні аспекти її забезпечення на міжнародному, регіональному й державному рівнях у рамках міжнародного співробітництва держав. Особливо звертається увага на значення міжнародних авіаційних організацій у подальшому розвитку як самої галузі, так і держави. Досліджується нормативна база діяльності міжнародних авіаційних організацій з огляду на глобалізаційні процеси сучасності. Розглянуто шляхи вирішення наявних проблем на основі аналізу проведених змін вітчизняного законодавства.

Ключові слова: міжнародне співробітництво, забезпечення безпеки, авіаційна безпека, цивільна авіація, ІКАО, конвенція, загрози.

В статье определены понятие авиационной безопасности и организационно-регулятивные аспекты ее обеспечения на международном, региональном и государственном уровнях в рамках международного сотрудничества государств. Отдельно обращается внимание на значение международных авиационных организаций в дальнейшем развитии как самой отрасли, так и государства. Исследуется нормативная база деятельности международных авиационных организаций, учитывая глобализационные процессы современности. Рассмотрены пути решения существующих проблем на основе анализа проведенных изменений отечественного законодательства.

Ключевые слова: международное сотрудничество, обеспечение безопасности, авиационная безопасность, гражданская авиация, ИКАО, конвенция, угрозы.

This article defines the concept of aviation security and the organizational and regulatory aspects of its provision at the international, regional and state levels in the framework of international cooperation of states. Special attention is paid to the importance of international aviation organizations in the further development of both the industry and the state. There are study the regulatory framework of the international aviation organizations activities, taking into account the globalization processes of our time. Ways to solve existing problems based on the analysis of changes in domestic legislation are considered.

Key words: international cooperation, security, aviation security, civil aviation, ICAO, convention, threats.

Динамічний розвиток цивільної авіації й усе більш інтенсивна експлуатація глобальної мережі міжнародних повітряних ліній значною мірою підвищили економічну вагомість міжнародних повітряних сполучень, зросли форми співробітництва держав, однією з яких є спільні зусилля, спрямовані на забезпечення безпеки цивільної авіації. Завдання зміцнення загального миру й безпеки передбачає розширення та поглиблення міжнародного співробітництва в різних галузях міжнародних відносин. Для держав і міжнародних організацій вирішення цієї проблеми полягає в пошуках ефективних міжнародно-правових засобів боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Увага держав і міжнародних організацій до міжнародного повітряного транспорту помітно посилилася у зв'язку з різким спадом рівня безпеки польотів. Більшість авіаційних подій і серйозних інцидентів сталися через недоліки в організації та виконанні польотів, також мають місце факти невиконання сертифікаційних вимог, пропонування експлуатантам повітряного транспорту, порушення екіпажами встановлених правил польотів, перевантаження повітряних суден, провезення неоформлених у встановленому порядку пасажирів і вантажу. Серйозну загрозу для безпечного виконання польотів становить недостатня надійність авіаційної техніки, наявність конструктивно-виробничих недоліків, старіння авіаційного парку. Крім того, існує проблема політичного бар'єру, який перешкоджає тому, щоб усі повітряні судна відповідали єдиним нормам, установленим Міжнародною організацією цивільної авіації (далі – ІКАО), метою й завданнями якої є регламентація міжнародних польотів цивільних повітряних суден у міжнародному та національному повітряному просторах з метою забезпечення їх ефективності й безпе-

ки. Основна проблема полягає в тому, що частина держав з різних причин дозволяє авіакомпаніям винаймати повітряні судна, які не пройшли необхідного контролю експертами ІКАО. При цьому більшість аварій відбувається саме з повітряними суднами тих авіакомпаній, які не дотримуються необхідних норм, що в результаті негативно впливає на забезпечення безпеки цивільної авіації [16, с. 95].

Також за останніх 15–20 років різко зросла міжнародна терористична активність, що стала дійсно глобальною загрозою. Теракти, проведені на повітряних судах цивільної авіації, як правило, супроводжуються великими жертвами, паралізують діяльність найважливіших сфер економіки й дестабілізують становище в суспільстві [1]. Тому міжнародне співтовариство висуває все більш високі вимоги до стандартів забезпечення безпеки громадян. При цьому обсяги пасажиро- й вантажоперевезень продовжують зростати й за прогнозами, зробленими ІКАО й ІАТА, до 2030 року зростуть удвічі порівняно з нинішнім рівнем, а отже, значно підвищаться витрати на підтримку прийняттого рівня авіаційної безпеки [4].

В Україні дослідженнями окремих питань міжнародних повітряних перевезень і їх безпекою займалися О.В. Руденко, Н.В. Жмур, Є.К. Єряшов, В.П. Харченко, Д.О. Бугайко, Г.Р. Халімова, Н.І. Антонішина, М.М. Новікова. У працях авторами визначено поточні питання у сфері міжнародної регуляторної політики в авіаційній галузі. Проте сфера регулювання авіаційної безпеки в Україні та світі зазнала змін у 2017 році, що й визначає актуальність дослідження та ґрунтовного їх аналізу в межах однієї наукової роботи.

Метою статті є вивчення організаційно-регулятивних аспектів забезпечення авіаційної безпеки на міжнародно-

му, регіональному та державному рівнях у рамках міжнародного співробітництва держав.

Україна є одним із активних учасників міжнародної інтеграції й суб'єктом глобальних економічних процесів. При цьому щорічне зростання обсягів перевезень пасажирів і вантажів, гармонійне входження у світову транспортну систему повинні супроводжуватися, як мінімум, збереженням рівня транспортної безпеки в тому числі й на повітряному транспорті.

Міжнародна співпраця України у сфері забезпечення авіаційної безпеки здійснюється на основі двосторонніх міжурядових Угод про повітряне сполучення, викладених у рамках стандартів і Рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, яка є світовим лідером з розробки стандартів і рекомендацій щодо забезпечення авіаційної безпеки (далі – АБ). У 2010 році 37-а сесія Асамблеї ІКАО прийняла Декларацію з авіаційної безпеки та Всеосяжну стратегію ІКАО у сфері забезпечення авіаційної безпеки (ICASS). Це стало ключовим інструментом у реалізації забезпечення авіаційної безпеки в усьому світі на підставі узгодженої політики всіх держав-членів організації. У Декларації визначено дев'ять пріоритетних напрямів діяльності держав-членів ІКАО [2]:

- розширення та просування ефективного застосування Стандартів і Рекомендованої практики ІКАО;
- посилення ефективності процедури огляду службами безпеки;
- підвищення якості вживаних технологій і підготовки персоналу;
- підвищення безпеки вантажних перевезень;
- просування методики підвищеного захисту документів і перевірки їх достовірності (Програма впровадження машинозчитуваних проїзних документів (MRTD));
- послідовне усунення недоліків, виявлених у ході Універсальної програми перевірок у сфері забезпечення авіаційної безпеки;
- надання технічного сприяння державам, що мають таку потребу;
- широке застосування механізмів співпраці серед держав-членів;
- здійснення обміну передовою практикою й інформацією.

У 2012 році ІКАО провела першу за останніх 10 років Усесвітню конференцію з авіаційної безпеки, на якій затверджені плани переходу від Універсальної програми перевірок у сфері забезпечення авіаційної безпеки до використання більш комплексного й дієвого механізму безперервного моніторингу, заснованого на врахуванні ризиків. Активізовані програми надання допомоги, націленої на виконання державних планів розвитку.

38-а сесія Асамблеї ІКАО, що відбулася в 2013 році, продовжила політику 37-ої сесії, звернувши особливу увагу на результати виконання другого циклу перевірок у рамках УППАБ і проведення «Програми підтримки впровадження й розвитку в галузі авіаційної безпеки» (ISD-SEC), а також на здійснення стратегії надання допомоги та нарощування потенціалу АБ різних держав [3].

На 39-й сесії Асамблеї ІКАО у 2016 році почав розроблятися Глобальний план забезпечення авіаційної безпеки (далі – ГПАБ), який покликаний направляти й координувати зусилля всіх держав щодо підвищення рівня АБ.

Інструментами реалізації ГПАБ є:

- а) оперативний обмін критично важливою інформацією з безпеки;
- б) ефективна координація дій з партнерами поза сферами авіаційної безпеки;
- в) співпраця між державами й галузями для сприяння впровадження інноваційних технологій і процесів забезпечення безпеки;
- г) підвищення якості регіональної координації.

Згідно з Планом, на початковому етапі проводитимуться консультації з державами-членами для визначення найбільш уразливих місць у системі забезпечення авіаційної безпеки й досягнення консенсусу щодо структури та цілей ГПАБ [4].

За оцінками експертів ІКАО й МАК, до першорядних ризиків для авіації найближчим часом входять порушення безпеки в неконтрольованих зонах, небезпека кібератак на комп'ютери та комп'ютерні мережі, що забезпечують діяльність служб цивільної авіації, використання дистанційно пілотованих авіаційних систем (ДПАС) у злочинних цілях, а також застосування саморобних вибухових пристроїв, що проносяться людиною [4].

На 39-й сесії Асамблеї ІКАО прийнято Програму роботи Організації в сприянні ухваленню Конвенції про боротьбу з незаконними актами стосовно міжнародної Цивільної авіації, запропоновану в Пекіні у 2010 році, і протокол, що доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних судів, також запропонований у Пекіні у 2010 році.

Пекінська конвенція й Пекінський протокол 2010 року значно розширюють та укріплюють глобальні рамки протидії тероризму в цивільній авіації. Ці документи ще більшою мірою криміналізують акти використання цивільного повітряного судна як зброї й використання небезпечних матеріалів для нападу на повітряне судно або інші об'єкти на землі. У Пекінській конвенції та Пекінському протоколі оновлюються положення й норми щодо посилення співпраці між державами в боротьбі з незаконними актами, спрямованими проти цивільної авіації. При цьому особливе значення надається дотриманню прав людини і справедливому ставленню до підозрюваних [9].

Схвалення й ратифікація «пекінських» документів усіма державами-членами ІКАО стали б значним кроком уперед у справі міжнародної співпраці щодо запобігання всьому спектру незаконних актів стосовно цивільної авіації, збільшення ефективності судового переслідування та покарання терористів. Наприклад, згідно із запропонованими в Пекіні нормами, виказування загрози скоїти злочин може спричинити кримінальну відповідальність, якщо обставини свідчать про те, що загроза є реальною. Крім того, за деяких умов змова або пособництво злочинцю, незалежно від того, здійснений злочин чи ні, також може бути караним діянням. Пекінська конвенція має переважну силу щодо Конвенції Монреалю 1971 року й у відносинах між державами-учасниками змінює протокол про аеропорти 1988 року. Пекінський протокол у відносинах між державами-учасниками змінює Гаазьку конвенцію 1970 року. Саме тому першочерговим завданням є не просто визнання державами-членами ІКАО важливості розширення та зміцнення глобального режиму авіаційної безпеки у світлі нових загроз і загроз, що виникають, а й підписання та ратифікація цих двох документів у найближчі терміни.

На регіональному рівні країн Європейського Союзу (далі – ЄС) діє Європейська система безпеки авіації, що базується на комплексному наборі загальних правил безпеки, які контролюються Європейською комісією, Європейським агентством з авіаційної безпеки (EASA) та національними авіаційними органами. Ці правила застосовуються безпосередньо в усіх державах-членах ЄС та охоплюють усі основні галузі авіації, включаючи придатність для польотів, екіпаж, аеродроми, повітряні операції й надання аеронавігаційних послуг.

Європейський план безпеки авіації (EPAS) на період 2017–2021 років включає ключові проблеми, стратегічні пріоритети й комплекс заходів щодо розвитку авіації в країнах ЄС [5, с. 141–142].

Відповідно, ЄС прийнято низку регуляторних актів у цій царині. Ще з 2002 року Європейська комісія встановила спільні правила в галузі безпеки цивільної авіації, спрямовані на захист людей і товарів від незаконного втручан-

ня в цивільну авіацію [17]. Регламент (ЄС) № 300/2008 Європейського Парламенту й Ради визначає загальні правила та основні стандарти безпеки авіації й процедури контролю за виконанням загальних правил і стандартів. З 2009 року декілька положень доповнили Положення (Є) № 300/2008 щодо рідин, аерозолів і гелів, використання сканерів безпеки, прийняття альтернативних заходів безпеки, контролю над повітряними вантажами як усередині країни, так і на міжнародному рівні, а також специфікацій національних програми контролю якості. У 2016 році поновлений увесь набір попередніх упроваджувальних законодавчих актів: Регламент Комісії (ЄС) № 2015/1998 визначає детальні заходи щодо впровадження спільних основних стандартів безпеки авіації; Регламент Комісії (ЄС) № 72/2010 визначає процедури проведення перевірок Комісії в галузі авіаційної безпеки [10].

Європейська політика авіаційної безпеки заснована на тісній координації з державами-членами та зацікавленими сторонами. Комісія ефективно бере участь у всіх відповідних заходах ІКАО й повністю співпрацює з ключовими партнерами з третіх країн (у т. ч. з Україною) та регіональними організаціями.

Україна у сфері цивільної авіації має широкі міжнародно-правові зобов'язання, оскільки є державою-членом багатьох міжнародних організацій, таких як Міжнародна організація цивільної авіації, Європейська конференція цивільної авіації (ЕКГА), Європейська організація з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), Міждержавної ради з авіації і використання повітряного простору (МСАІВВ), Міждержавного авіаційного комітету (МАК).

До основних нормативно-правових актів, що регулюють діяльність цивільної авіації на території України й установлюють норми авіаційної безпеки та принципи їх забезпечення, належать Повітряний кодекс України [11]; Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» [13]; Закон України «Про транспорт», Угода про цивільну авіацію і про використання повітряного простору [15], Ухвала Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України» від 8 жовтня 2014 року № 520; Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 рік) [14], доповнення до неї; Документ 30-ї Європейської конференції цивільної авіації «Політика ЕКГА у сфері авіаційної безпеки».

Згідно з Повітряним кодексом України, авіаційна безпека – це комплекс заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів, який призначений для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання [11]. Іншими словами, авіаційна безпека – це стан захищеності цивільної авіації від протиправних втручань у її діяльність, тобто відсутність недопустимого ризику, пов'язаного з можливістю заподіяння збитків від незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 рік), Україна взяла на себе зобов'язання щодо створення необхідних умов для безпечного й ефективного виконання польотів відповідно до стандартів і рекомендованої практики ІКАО, що передбачає своєчасне внесення змін до законодавства України у сфері авіаційної безпеки. Виконуючи вимоги Додатка 17 «Безпека. Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання» Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 рік), Верховна Рада України затвердила Законом України від 20 лютого 2003 р. Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації [12]. Згідно з рекомендаціями ІКАО, для забезпечення координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади, інших установ та організацій, що беруть участь у виконанні Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, а також для підготовки пропозицій щодо способів реалізації державної політики з питань авіаційної безпеки

й проведення оцінювання стану забезпечення авіаційної безпеки під час проектування нових і реконструкції наявних аеропортів у жовтні 2012 року створена Міжвідомча комісія з авіаційної безпеки цивільної авіації. У результаті прагнення уряду України до розширення співпраці з країнами ЄС з метою сприяння стійкому розвитку цивільної авіації України та її інтеграції в транспортну систему ЄС з 29 липня 2016 року Європейським Союзом запущений новий проект «Twinning». Цей проект покликаний допомогти Державній авіаційній службі України підвищити рівень авіаційної безпеки. Безпосереднім помічником у цьому питанні виступатиме Державна адміністрація Іспанії з авіаційної безпеки й безпеки польотів (AESA). Проект передбачає практичну допомогу експертів Іспанії на місцях, навчання і стажування українських фахівців у відповідних установах Іспанії [7]. Усі зміни міжнародного права спричинили необхідність розвитку й вітчизняної нормативної бази забезпечення авіаційної безпеки. Так, результатом тісної співпраці з міжнародною спільнотою у сфері безпеки цивільної авіації та авіаційної безпеки зокрема стало прийняття Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21 березня 2017 року № 1965-VIII, що свідчить про помірковані кроки України в напрямі вдосконалення правового регулювання цивільної авіації та механізму захисту її діяльності від актів незаконного втручання.

Документ ураховує стандарти ІКАО, ЄС, ЄКЦА, Євроконтроль у сфері авіаційної безпеки, вимоги Ради Безпеки ООН про спрямування спільних зусиль на запобігання терористичним актам і припинення їх, зокрема Резолюції від 28 вересня 2001 року № 1373, а також зміни в українському законодавстві, які відбулися за період після введення в дію Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації у 2003 році. Цим Законом визначено засади щодо забезпечення авіаційної безпеки, регулярності й ефективності повітряних перевезень шляхом уведення правил, практики та процедур, що передбачають заходи захисту від актів незаконного втручання [13].

Основним завданням Програми є розподіл обов'язків між контрольними органами і службами, діяльність яких спрямована на забезпечення авіаційної безпеки; встановлення правил упровадження та здійснення заходів забезпечення авіаційної безпеки пасажирів; авіаційного персоналу й персоналу, який задіяний в авіаційній діяльності; повітряних суден; майна, яке перевозиться повітряними суднами; об'єктів суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форми власності та підпорядкування [13].

Поглиблений аналіз положень нормативного акту показує, що Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації передбачає такі основні положення [13]:

1. На основі посилення положень національної програми контролю за станом безпеки ЦА, співробітників служб безпеки, авіації загального призначення й авіаційних спецробіт, концепції оцінювання ризиків тощо повинен бути створений відділ провайдера аеронавігаційного обслуговування. Цей відділ займатиметься встановленням і забезпеченням функціонування систем управління авіаційною безпекою (визначення погроз, розробка процедур оцінювання і зменшення ризиків безпеки, проведення моніторингу стану авіаційної безпеки на об'єктах і відрізків запобіжних заходів безпеки тощо), організацією й контролем захисту від кіберзагроз операційних даних тощо.

2. З метою захисту цивільної авіації від кіберзагроз має бути створений уповноважений орган з питань цивільної авіації, який:

- визначає пріоритети у сфері протидії кіберзагрозам ЦА;
- виконує державний нагляд за станом захисту критично важливих інформаційних авіаційних систем суб'єктами авіаційної діяльності від кіберзагроз ЦА;

– під час оцінювання рівня загрози ЦА враховує стан захисту критично важливих інформаційних авіаційних систем суб'єктами авіаційної діяльності від кіберзагроз;

– затверджує список критично важливих інформаційних авіаційних систем; проводить їх ідентифікацію, збирання, узагальнення й облік даних;

– упроваджує систему відбору, перевірки й підготовки фахівців з питань протидії кіберзагрозам цивільної авіації.

3. Ужиті заходи щодо контролю доступу осіб, крім пасажирів, полягають у проведенні спеціальної перевірки персоналу авіаційної безпеки для отримання допуску в контрольовані зони й подальшої перевірки персоналу правоохоронними органами з певною періодичністю з урахуванням важливості недопущення здійснення акту незаконного втручання.

4. З урахуванням вимог Додатка 17 у національну програму включений пункт «Безпека в неконтрольованій зоні». Реалізація забезпечення безпеки в неконтрольованій зоні досягається за допомогою вживання заходів на стадії проектування (унікнення проектування й будівництва прямих під'їзних доріг до аеровокзалів).

5. Буде забезпечено встановлення на таких дорогах штучних перешкод і бордюрів підвищеної висоти; використання сміттєвих урн, які в разі вибуху зменшуватимуть його потужність; установку достатньої кількості засобів відеоспостереження тощо; здійснення щоденної діяльності, такої як постійна присутність патрулів органів внутрішніх справ, контроль прилеглої території із зовнішнього боку периметра для недопущення несанкціонованого проникнення в контрольовану зону аеропорту тощо.

Отже, Україна як держава-член Міжнародної організації цивільної авіації продовжує оновлення нормативної бази забезпечення авіаційної безпеки з метою гарантування її відповідності встановленому рівню загрози, прагнучи досягти однакості норм внутрішнього законодавства з міжнародними правовими нормами, постійно адаптуючи його з урахуванням зміни глобальних потреб цивільної авіації, при цьому координуючи свої зусилля також і в рамках МАК [18]. Найближчим часом уряд України й Державіаслужба повинні сприяти розробці та затвердженню Глобального плану забезпечення авіаційної безпеки (ГПАБ) для підвищення рівня внутрідержавної й глобальної авіаційної безпеки. З метою запобігання загрозам безпеці на борту і зниженню витрат і фінансових утрат авіакомпаній та експлуатантів аеропортів також необхідно якнайскоріше ввести в національне законодавство спеціальні правові норми, що регламентують застосування адміністративних санкцій і кримінального переслідування недисциплінованих пасажирів, які порушують порядок. Першочерговою метою для розширення рамок застосування законодавства, вдосконалення боротьби з тероризмом і досягнення широкого міжнародного консенсусу в правовій сфері є ратифікація Україною Пекінської конвенції й Пекінського протоколу 2010 року.

Як висновок необхідно зазначити, що впровадження нових стандартів і правил забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації дасть змогу значно підвищити рівень безпеки повітряних перевезень шляхом упровадження проактивного підходу до державного регулювання діяльності цивільної авіації шляхом постійного виявлення та усунення ризиків під час здійснення авіаперевезень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Орловський М.М., Сердюков А.О., Шаабдієв С.Ш. Авіаційна безпека: навчальний посібник. Харків: Нац. аерокосм. ун-т ім. Н.Є. Жуковського «Харк. авіац. ін-т», 2016. 208 с.
2. Асамблея – 37-а сесія: робочий документ / ІКАО. Канада: Монреаль, 2009. 23 с.
3. Асамблея – 38-а сесія: робочий документ / ІКАО. Канада: Монреаль, 2012. 16 с.
4. Асамблея – 39-а сесія: робочий документ / ІКАО. Канада: Монреаль, 2015. 15 с.
5. Бугайко Д.О. Регіональне регулювання безпеки аеропортів на рівні ЄС. Аеро-2016. Серія «Повітряне і космічне право»: матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів (Київ, Національний авіаційний університет, 24 листопада 2016 р.). Тернопіль: Вектор, 2016. Т. II. С. 141–143.
6. Гаазька конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 1970 р. Колосов Ю.М., Кривчикова Е.С. Чинне міжнародне право. Москва: Видавництво Асоціації міжнародного права. С. 283.
7. ЕС создал проект, который будет способствовать развитию авиации в Украине. URL: http://ipress.ua/ru/news/es_sozdal_proekt_kotoriy_budet_sposobstvovat_razvytyyu_avyatsyy_v_ukrayne_tombynskyu_175277.html.
8. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, направленними проти безпеки цивільної авіації, 23 вересня 1971 р. Колосов Ю.М., Кривчикова Е.С. Чинне міжнародне право. Москва: Видавництво Асоціація міжнародного права. С. 283.
9. Пекинские договоренности. Журнал ИКАО. 2011. Т. 66. № 1.
10. Перелік нормативно-правових документів з авіаційної безпеки станом на 21.02.2017 / Державна авіаційна служба України. URL: <http://www.avia.gov.ua/documents/Bezpeka-aviatsii/Aviatsiyana-bezpeka/30042.html>.
11. Повітряний кодекс України: Закон від 19.05.2011. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48–49. Ст. 536.
12. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20.02.2003 № 545-IV. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/>.
13. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21.03.2017 № 1965-VIII. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1965-19>.
14. Сборник нормативных документов, регламентирующих деятельность в сфере авиационной безопасности. Москва: ООО «ИнФА-виа», 2003. 421 с.
15. Угода про цивільну авіацію та про використання повітряного простору від 25.12.1991. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997_405.
16. Халимова Г.Р. Роль регламентів ІКАО в забезпеченні принципу безпеки міжнародної цивільної авіації. Вісник ТІСІ. 2007. № 3. С. 95–100.
17. Aviation Safety Policy in Europe. European Commission, Mobility and Transport. URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety_en.
18. 35-я сессия Межгоссовета по авиации и использованию воздушного пространства: рабочий документ / МАК. IAC-35/IP02 22.10.2015.