

Філіппов Артем Валерійович,

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри господарського та транспортного права

юридичного факультету Інституту управління та технологій

Державного університету інфраструктури та технологій,

м. Київ, Україна

АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА: ПРОБЛЕМИ ТЕРМІНОЛОГІЇ УКРАЇНСЬКОГО ТА МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

У статті, на основі порівняльного аналізу новел міжнародного та національного права, автор формує та обґрунтовує пропозиції щодо удосконалення понятійно-категоріального апарату в сфері авіаційної безпеки. Автор обґрунтовує доцільність заміни в українському законодавстві терміну «авіаційна безпека» більш точним терміном «захист цивільної авіації від актів незаконного втручання». Також проводиться порівняльний аналіз поняття акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації у міжнародному та вітчизняному праві. Автор робить висновок про відсутність єдиного підходу до розуміння даного поняття та пропонує власне визначення.

Ключові слова: авіаційна безпека, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, незаконне захоплення повітряного судна, угон.

Підвищену увагу у міжнародному праві з другої половини минулого століття не випадково привертає проблема забезпечення авіаційної безпеки – боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації (далі по тексту «акти незаконного втручання»). Наразі боротьба з актами незаконного втручання є найбільш пріоритетною серед інших аспектів безпеки авіації напрямом міжнародного співробітництва. Так, пп. 2.1.1. Керівництва з авіаційної безпеки (Doc 8973) [1], основним завданням держав у сфері безпеки міжнародної цивільної авіації називає забезпечення безпеки і захисту пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, населення, повітряних суден, засобів і служб аеропорту від актів незаконного втручання на землі та в повітрі. Водночас, згідно пп. 2.1.1. Додатку 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» [2], під час захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, першочерговою метою кожної держави є безпека пасажирів, екіпажу, наземного персоналу та суспільства в цілому.

Як зазначено в преамбулі до нової Конвенції про боротьбу з незаконними актами щодо цивільної авіації (далі по тексту – Пекінська конвенція 2010 р.): «незаконні акти, спрямовані проти цивільної авіації, загрожують безпеці осіб та майна, серйозно порушують повітряне сполучення, діяльність аеропортів та аеронавігації та підривають віру народів світу у безпечне та упорядковане функціонування цивільної авіації для усіх держав» [3] (переклад на українську мову мій). Україна довгий час була щасливим виключенням з цієї трагічної статистики, однак вчені неодноразово попереджали, що основна заслуга в цьому належить відсутності політичних факторів тероризму в нашій країні, а не досконалому механізму авіаційної безпеки, що 17 липня 2014 р., нажаль, підтвердило знищення над Торезом малайзійського літака «Boeing-777» авіакомпанії Malaysia Airlines.

З середини ХХ століття світова спільнота прийняла у цій царині всього кілька конвенцій досить вузької сфери дії. Нарешті у 2010 та 2014 році у міжнародному повітряному праві відбулися довгоочікувані новели: на рівні ІКАО окремими провідними авіаційними державами

світу підписано документи (поки не ратифіковані та не набрали чинності), покликані запровадити новий міжнародний правопорядок щодо боротьби з актами незаконного втручання: Пекінську конвенцію 2010 р. [3], Пекінський протокол від 10 вересня 2010 р. [4] та Монреальський протокол від 4 квітня 2014 р. [5], найважливіші новації яких ми й розглянемо далі. Неважко помітити, що ці три документи безпосередньо стосуються трьох застарілих конвенцій, Токійської 1963 р. [6], Гаазької 1970 р. [7] та Монреальської 1971 р. [8], які в своїй сукупності і становлять наразі конвенційний механізм боротьби з актами незаконного втручання.

В Україні в цей період прийнято не менш довгоочікуваний новий Повітряний кодекс 2011 року [9] (далі – ПКУ). 21 березня 2017 року Законом України № 1965-VIII затверджено нову Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації [10] (далі по тексту – Державна програма) – попередня Державна програма 2003 р. безумовно застаріла і потребувала оновлення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Прямо чи опосередковано правові аспекти забезпечення авіаційної безпеки досліджували М. М. Аваков, В. Д. Бордунов, М. М. Волков, Р. О. Герасимов, А. Г. Ляхов, Ю. М. Малєєв, С. І. Москаленко, А. Ю. Піджаков, В. І. Рижий, Г. Р. Халімова, В. О. Чернов, R. I. R. Abeyratne, A. Abramovsky, S. K. Agrawala, Y. Alexander, I. Awford, R. P. Boyle, J. Busuttil, C. F. Butler, K Chamberlain, J. T. Choi, D. Y. Chung, J. H. Daniel, P. S. Dempsey, C. Emanuelli, A. E. Evans, M. J. Fenello, M. E. Fingerman, D. Fiorita, G. F. Fitzgerald, D. Gero, L. C. Green, B. Hoffman, B. Jenkins, N. D. Joyner, O. J. Lissitzyn, R. H. Mankiewicz, R. J. McGrane, E. McWhinney, A. I. Mendelsohn, A. Merari, M. Milde, J. F. Murphy, H. E. Reser, J. L. Rhee, J. B. Rhineland, S. B. Rosenfeld, W. Schwenk, I. M. Sheppard, S. Shubber, M. S. Simons, E. Sochor, H. Steelman, H. F. Van Panhuys, X. Wang, R. Wilberforce та інші вчені. Але, незважаючи на те, що проблема досить жваво дискутувалась у зарубіжній та вітчизняній науці, не так багато дослідників робили спробу дати самостійне наукове визначення авіаційної безпеки та безпосередньо пов'язаних з нею понять (термінів). У вітчизняній юридичній науці такі дослідження майже відсутні. Наприклад, Р. О. Герасимов у своїй дисертації 2007 року, розглядаючи міжнародно-правові засоби боротьби з «насильницькими посяганнями на безпеку цивільної авіації», не робить спроби дати визначення чи вичерпний перелік таких посягань [11, с. 30-43], а термін «авіаційна безпека» навіть не згадує, використовуючи терміни «боротьба з терористичними та подібними їм насильницькими посяганнями на безпеку цивільної авіації» [9, с. 30], «зовнішнє убезпечення цивільної авіації» [11, с. 32], тощо. Треба визнати, що таке ігнорування терміну «авіаційна безпека» для міжнародного права є досить характерним – адже даний термін не використовується у жодній міжнародній конвенції. Спочатку термін “security” був закріплений у Додатку 17 [2], звідки, вже у сучасному вигляді (як “aviation security”) перейшов до інших документів ІКАО (зокрема до Керівництва з авіаційної безпеки (Doc 8973) [1]), а потім національного законодавства держав-членів і актів ЄС (наприклад, Регламент № 300/2008 Європейського парламенту та Ради від 11 березня 2008 року щодо спільних правил в сфері безпеки цивільної авіації та щодо скасування Регламенту № 2320/2002). Автор цієї статті вперше звернувся до проблеми визначення понять безпеки авіації, авіаційної безпеки та актів незаконного втручання у 2006 році [12, с. 105] і потім неодноразово до неї повертався у своїй дисертації [13, с. 33] та інших наукових працях [14, с. 68]. Однак підписання провідними авіаційними державами світу нової Пекінської конвенції [3] та протоколу [5] 2010 р. та Монреальського протоколу 2014 р. [5] зумовлює актуальність нового наукового погляду на проблему.

Метою даної статті є на основі порівняльного аналізу останніх новел міжнародного та національного права сформулювати й обґрунтувати пропозиції щодо удосконалення понятійно-категоріального апарату в сфері авіаційної безпеки, які б враховували стандарти та новітні тенденції розвитку міжнародного права, а також чинні міжнародні зобов'язання та практичні потреби України. Також хотілося б привернути увагу наукової громадськості, законодавця та спеціалістів, що здійснюють практичну діяльність у сфері авіаційної безпеки, до проблем термінології, які будуть розглянуті нами нижче.

Не можна не погодитись з влучним висловом Конфуція, що правильно назвати означає вірно зрозуміти. Чітке, повне, точне і несуперечливе визначення термінів в правих нормах полегшує їх тлумачення, що необхідно для їх правильного застосування. Тому почнемо з аналізу понятійно-категоріального апарату в сфері авіаційної безпеки, який є досить складним та неоднозначно розуміється в законодавстві та правовій доктрині. Але, для правильного розуміння поняття авіаційної безпеки, необхідно спочатку, принаймні в загальних рисах, розглянути більш широке поняття безпеки авіації. Відповідно до п. 20 ч. 1 ст. 1 ПКУ, безпека авіації – це стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийняттого рівня [9]. Таке визначення, з наукової точки зору, є цілком прийнятним: воно корелює з досить вдалим і точним визначенням, що містить науково-технічна література [13, с. 17], а також визначенням, що ми пропонували у своїй дисертації в 2010 році [13, с. 197].

При цьому необхідно розрізнити поняття «безпека авіації» та «авіаційна безпека», які, виходячи з аналізу законодавства, не рівні за обсягом, і їх ні в якому разі не можна ототожнювати: згідно ч. 1 ст. 10 ПКУ: «Безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки» [9]. Однак, Державна програма [10] у Розділі 4 «Законодавство, що регулює питання безпеки цивільної авіації», фактично змішує ці поняття. Адже аналіз переліку правових документів, наведеного у розділі, свідчить про те, що це законодавство, що регулює лише питання авіаційної безпеки, яка є однією зі складових набагато ширшого поняття «безпека авіації». Тому логічно і термінологічно коректно було б повернути до назви Розділу 4 загублене слово, назвавши його: «Законодавство, що регулює питання *авіаційної* безпеки цивільної авіації», а ще точніше (як ми спробуємо довести нижче): «Законодавство, що регулює захист цивільної авіації від актів незаконного втручання».

Згідно п. 2 ч. 1 ст. 1 ПКУ [9] та підпункту 1 пункту 2 Державної програми [10]: «Авіаційна безпека – захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів». Для українського законодавства характерно використання термінів «авіаційна безпека» та «авіаційна безпека цивільної авіації» як синонімів – тобто поняття авіаційної безпеки в законодавстві України, всупереч логіці, не є ширшим за поняття авіаційної безпеки цивільної авіації. Про цю особливість необхідно постійно пам'ятати при застосуванні вітчизняного законодавства в цій сфері, тим більше, що аналогічна проблема з термінами «безпека авіації» та «безпека цивільної авіації», які теж використовуються в українському законодавстві як синоніми. Вважаємо, що використання синонімічної термінології в законодавстві в даному конкретному випадку зокрема (і в більшості випадків загалом) є суттєвим недоліком, що свідчить про низький рівень якості законодавства.

Але ще більшу плутанину викликає співзвучність термінів «безпека авіації» та «авіаційна безпека». На нашу думку, вживання таких близьких за звучанням і далеких за значенням термінів «безпека авіації» та «авіаційна безпека» в законодавстві неминуче призведе (і вже призводить [16, с. 207]) до того, що їх плутають при використанні навіть науковці. Дані терміни з лінгвістичної точки зору є тотожними і відрізняються лише порядком слів в словосполученні. Саме по собі різне тлумачення в законодавстві таких схожих, навіть лінгвістично рівнозначних термінів є небажаним, оскільки невиправдано ускладнює термінологію. Термін «авіаційна безпека» є просто буквальним, але неточним за змістом перекладом англійського терміну “aviation security”, який точніше було б перекласти «захист (охорона) авіації» (від актів незаконного втручання), тоді як «безпека авіації» позначається в англійських текстах міжнародних документів як “aviation safety”. Доказом правильності нашої точки зору є визначення терміну “security” у Главі 1 Додатку 17 [2] як захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, що здійснюється шляхом реалізації комплексу заходів і залучення людських і матеріальних ресурсів (оскільки офіційного перекладу на українську мову не опубліковано, переклад мій, А.Ф.). Отже, в Додатку 17 [2] “security” розуміється не як безпека – тобто стан чи характеристика, а як захист (охорона), що являє собою комплекс заходів – а, отже, певний процес. Отже, наслідком неточного перекладу з англійської

мови терміну “aviation security” маємо не тільки термінологічну плутанину, а й принципово неправильне визначення авіаційної безпеки у вітчизняному законодавстві як процесу, а не стану.

З аналізу змісту вітчизняного законодавства, зокрема п. 2 ч. 1 ст. 1 ПКУ [9] та підпункту 1 пункту 2 Державної програми [10] неминуче випливає висновок про повну тотожність термінів «авіаційна безпека» та «захист цивільної авіації від актів незаконного втручання» – отже ці терміни є взаємозамінними. І міжнародні документи ІКАО (зокрема, Керівництво з авіаційної безпеки (Doc 8973) [1]), і законодавство України (зокрема, Розділ XI чинного ПКУ) [9] оперують терміном «захист від актів незаконного втручання» наряду з терміном «авіаційна безпека». Вважаємо, що з огляду на необхідність подальшої уніфікації термінології українського законодавства, немає ніякої потреби в паралельному існуванні цих двох тотожних термінів у вітчизняному законодавстві, тому буде логічно залишити більш точний – яким, як випливає з вищеведеного, є термін «захист цивільної авіації від актів незаконного втручання».

Поняття авіаційної безпеки з моменту свого виникнення визначається через поняття акту незаконного втручання, яке, в своєму теперішньому розумінні, склалось далеко не відразу. В Токійській конвенції 1963 року [6] замість поняття «акти незаконного втручання в діяльність авіації» використовувався термін «злочини та інші дії, вчинені на борту повітряного судна», який лише діянь, вчинених на борту повітряного судна. В Монреальській конвенції 1971 р. [8] вперше використано вислів «незаконні акти, спрямовані проти безпеки цивільної авіації», значення якого близьке до змісту поняття «акт незаконного втручання». На відміну від Токійської конвенції 1963 р. [6], Монреальська конвенція 1971 р. [8] поширюється і на інші дії, що загрожують безпеці повітряного судна в польоті, навіть якщо вони вчиняються не на його борту. Протоколом від 24 лютого 1988 року про внесення змін до Монреальської конвенції, її дію було поширено також на акти насильства стосовно авіаційного персоналу (якщо вони можуть спричинити серйозну шкоду здоров'ю або смерть) та знищення чи пошкодження будь-яких об'єктів на території аеропорту (якщо знищення чи пошкодження цих об'єктів може загрозувати безпеці в цьому аеропорті) [8].

Нарешті в 2006 році лише у восьмій (!) редакції Додатку 17 до Чиказької конвенції 1944 р. з'являється дефініція та перелік актів незаконного втручання, які визначаються як акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та повітряного транспорту [2] (переклад мій).

Пекінська конвенція 2010 р. [3] фактично є спробою більш повної кодифікації міжнародно-правових норм щодо боротьби з «незаконними актами стосовно цивільної авіації», ніж попередні конвенції в цій сфері. Вона дає розгорнутий (але, на жаль, не вичерпний) перелік таких актів та містить ряд важливих новацій. Одну з них містить п. 1 ст. 4 – це відповідальність юридичних осіб за вчинення актів незаконного втручання посадовими особами, відповідальними за управління цією юридичною особою [3], яку ми пропонували ще у 2009 р. [14, с. 67]. Пекінська конвенція 2010 р. у ст. 1 визнає злочином також погрозу, спробу, організацію, участь, допомогу, а також змову чи сприяння у таких діях [3]. Серед слабких місць Пекінської конвенції 2010 р., на нашу думку, є те, що її положення (як і норми попередніх конвенцій в даній сфері) не застосовуються до державних повітряних суден (п. 1 ст. 5), а також до незаконних дій проти цивільної авіації збройних сил держав (п. 2 ст. 6) [3].

Чинний ПКУ [9] на жаль більше не містить дефініції актів незаконного втручання, яка була у ч. 2 ст. 72 старого Повітряного кодексу 1993 р.: «протиправні дії, пов'язані з посяганнями на нормальну і безпечну діяльність авіації і авіаційних об'єктів, внаслідок яких сталися нещасні випадки з людьми, майнові збитки, захоплення чи викрадення повітряного судна, або такі, що створюють ситуацію для таких наслідків» [17]. Натомість чинний ПКУ у ст. 86 [9] містить перелік актів незаконного втручання, який, як неважко помітити, є дослівним перекладом переліку з глави 1 Додатку 17 [2]. Ст. 86 ПКУ [9], як і Додаток 17 [2], охоплює замах, однак не охоплює погрозу, організацію, участь, допомогу, а також змову чи сприяння щодо вчинення такого акту, що, на нашу думку, є недоліком вітчизняної норми.

Державна програма [10] у підпункті 6 пункту 2 містить ідентичний ПКУ перелік діянь, до яких застосовується термін «акт незаконного втручання» (але не вказується, що цей перелік є вичерпним). Дії, передбачені ст. 86 ПКУ та підпунктом 6 пункту 2 Державної програми, містять ознаки злочинів, передбачених статтями 258, 259, 261, 269, 270, 277-282 КК України [18] (далі по тексту – ККУ), однак ККУ поняття актів незаконного втручання до таких дій взагалі не застосовує, вживаючи його в зовсім іншому значенні. Однак, як і ПКУ [9], Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації [10] не вказує, з якою формою вини вчиняється акт незаконного втручання. Але очевидно, що вказівка на форму вини має важливе, якщо не вирішальне кваліфікуюче значення при визначенні акту незаконного втручання. Тому, на наш погляд, відсутність у вітчизняному законодавстві вказівки на навмисну форму вини, з якою вчиняються акти незаконного втручання, є суттєвим недоліком, який утруднює тлумачення і застосування такого законодавства. Натомість, стаття 1 Пекінської конвенції 2010 р. [3] охоплює погрозу, спробу, організацію, участь, допомогу, а також змову чи сприяння щодо таких актів, а також містить такі важливі ознаки актів незаконного втручання, як протиправність та умисел («незаконно та навмисно»), на яку чомусь не вказує ст. 86 ПКУ [9].

Серед позитивних моментів слід відзначити, що зрештою в переліку ПКУ та нової Державної програми посів належне йому (перше) місце такий вид акту незаконного втручання як незаконне захоплення повітряних суден. У Державній програмі авіаційної безпеки цивільної авіації” 2003 року його взагалі забули згадати. Нажаль угон повітряного судна, а також так зване „повітряне піратство” (яке заслуговує на увагу, хоча б з поваги до міжнародних зобов’язань України, що випливають з ст. 101 Конвенції ООН з морського права [19]) не вказані в переліку нового ПКУ та Державної програми. Не згадуються вони і в Додатку 17 [2].

Незаконне захоплення повітряного судна, відповідно до ст. 11 Токійської конвенції, має місце, якщо особа, що знаходиться на борту, незаконно вчиняє (або готується вчинити), за допомогою насильства або загрози насильством, акт втручання, захоплення або іншим чином незаконно здійснює контроль над повітряним судном в польоті [6]. Визначення незаконного захоплення повітряного судна доповнено в ст. 1 Гаазької конвенції ще одним способом вчинення – шляхом будь-якої іншої форми залякування” [7], а в ст. 2 Пекінського протоколу 2010 р. – «за допомогою будь-яких технічних засобів» [4]. Ст. 2 Пекінського протоколу 2010 р. визнає злочином також погрозу, спробу, організацію, участь, допомогу, а також змову чи сприяння у таких діях [4]. За вказані вище дії в ст. 278 ККУ [18] передбачено кримінальну відповідальність. Проблема полягає в тому, що використовуючи формулювання угон або захоплення” повітряного судна, ККУ [18] жодним чином його не визначає і навіть не роз’яснює. Токійська [6] і Гаазька [7] конвенції взагалі не використовують термін «угон повітряного судна». В.І. Рижий розуміє під угоном неправомірне керування повітряним судном будь-якою особою в особистих чи інших цілях” [20, с. 465-466]. При цьому, на його думку, поняття «угон повітряного судна» ширше за «незаконне захоплення повітряного судна», оскільки угон повітряного судна може здійснюватись і екіпажем, що не можна вважати захопленням, оскільки екіпаж і так здійснює керування повітряним судном [20, с. 466]. Більше того, угон не обов’язково пов’язаний з насильством – адже він може вчинятись і таємно, зокрема, з аеродрому. Такий угон не підпадає під дію Токійської та Гаазької конвенції, оскільки відсутній обов’язковий елемент об’єктивної сторони – насильство або загроза насильством. Це можна вважати серйозною прогалиною в міжнародному праві, яке не містить зобов’язання держав переслідувати в кримінальному порядку осіб, які вчинили такі дії.

Довгоочікуваною (і певною мірою революційною для міжнародного права) новелою п. 1 ст. 4 Пекінської конвенції [3] та ст. IV Пекінського протоколу 2010 р. [4] є сформульована в поки що в рекомендаційній формі пропозиція державам-учасникам вживати заходів для притягнення до окремої кримінальної, адміністративної чи цивільно-правової відповідальності юридичних осіб за акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, в тому числі незаконне захоплення повітряного судна (погрозу, спробу, організацію, участь, допомогу, а також змову чи сприяння у

таких діях), якщо такі дії вчинені посадовими особами, відповідальними за управління цією юридичною особою.

Як підсумок можна відзначити, що поступове приведення чинного законодавства України в сфері авіаційної безпеки у відповідність з міжнародними (зокрема європейськими стандартами) наразі є необхідним кроком на шляху інтеграції України до ЄС. Однак не можна забувати, що наздогнати зможе лише той, хто дивиться хоч на крок попереду – Україна ніколи не наздожене ЄС, якщо буде просто копіювати чинне право ЄС, не враховуючи останніх тенденцій його розвитку, який відбувається в контексті сучасного міжнародного права. З метою уніфікації термінології українського законодавства вважаємо доцільним замінити термін «авіаційна безпека» повністю тотожним йому за змістом (який він має у вітчизняному законодавстві) терміном «захист цивільної авіації від актів незаконного втручання». Неточну назву Розділу 4 Державної програми [10] «Законодавство, що регулює питання безпеки цивільної авіації» пропонуємо уточнити: «Законодавство, що регулює захист цивільної авіації від актів незаконного втручання». Так само вважаємо за доцільне привести п. 1 ст. 86 ПКУ [9] та п. 2 Державної програми [10] у відповідність зі змістом ст. 1 Пекінської конвенції 2010 р. [3] щодо переліку актів незаконного втручання, а також зазначити в цьому переліку відповідні статті ККУ, що передбачають відповідальність конкретно за кожен вид акту незаконного втручання. Акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації пропонуємо законодавчо визначити як «навмисні злочинні дії, а також погроза, спроба, організація, участь, допомога, змова чи сприяння щодо таких дій, спрямовані проти безпеки цивільної авіації та авіаційних об'єктів, які призвели або створили реальну загрозу настання тяжких наслідків, таких як загибель або тяжке чи середньої тяжкості тілесне ушкодження людини, значні майнові збитки, угон, захоплення, викрадення чи пограбування повітряного судна, або втрата законним експлуатантом контролю над повітряним судном іншим чином». Також давно назріла і залишається лише питанням часу необхідність запровадження в Україні спеціальної (у формі кримінальної, адміністративної чи цивільно-правової) відповідальності юридичних осіб за акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації (погрозу, спробу, організацію, участь, допомогу, а також змову чи сприяння у таких діях), вчинені посадовими особами, відповідальними за управління цією юридичною особою, як це рекомендують п. 1 ст. 4 Пекінської конвенції [3] та ст. IV Пекінського протоколу 2010 р. [4].

Література:

1. Руководство по авиационной безопасности (ICAO Doc 8973). Издание 9. Монреаль, 2014. 818 с.
2. Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства: Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. Издание 10. Монреаль, 2017. 56 с.
3. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации от 10 сентября 2010 г. Веб-сайт ООН. URL: www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/beijing_convention.pdf (дата звернення: 25.05.2018).
4. Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 10 сентября 2010 г. Веб-сайт ООН. URL: www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/beijing_protocol.pdf (дата звернення: 25.05.2018).
5. Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов от 4 апреля 2014 г. Веб-сайт ICAO. URL: www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf (дата звернення: 25.05.2018).
6. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов от 14 сентября 1963 г. *Сборник международных договоров СССР*, выпуск XLIV. М.: Международные отношения, 1990. – С. 218–225.

7. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 16 декабря 1970 г. *United Nations Treaty Series*. 1973. С. 118-122.
8. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации. Подписана в Монреале 23 сентября 1971 г. (Дос 8966). Монреаль: ICAO, 1971. 28 с.
9. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48-49. Ст. 536.
10. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII. *Відомості Верховної Ради України*, 2017. № 16. Ст. 199.
11. Герасимов Р.О. Развитие міжнародно-правових принципів і норм у сфері убезпечення цивільної авіації : дис. ... канд.. юрид. наук : 12.00.11. Одеса, 2007. 277 с.
12. Філіппов А.В. Поняття „безпека авіації” та „авіаційна безпека” в українському законодавстві та юридичній науці. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2006. № 2. С. 102-109.
13. Філіппов А.В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: дис.. ... кандидата юрид. наук: 12.00.07. – Ірпінь, 2010. – 246 с.
14. Філіппов А.В. Поняття акту незаконного втручання в діяльність авіації в міжнародному та вітчизняному праві. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія «Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. К., 2009. № 4(13). С. 65-68.
15. Безпека авіації / В.П. Бабак та ін.; за ред. В.П. Бабака. К., 2004. 584 с.
16. Юридична енциклопедія: в 6 т. / за ред. Ю.С. Шемшученка. Київ: «Укр. енциклопедія» ім. М.П. Бажана, 1998. Т. 1: А-Г. 669 с.
17. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. № 3167-XII (втратив чинність) / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 25. Ст. 274.
18. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25-26. Ст. 131.
19. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву / Верховна Рада України. URL: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_057 (дата звернення: 25.05.2018)
20. Міжнародне право: Основні галузі: Підручник / За ред. В.Г.Буткевича. К., 2004. 816 с.