

## АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

---

УДК 342.951:351.82

**Зайкова Светлана Николаевна,**  
кандидат юридических наук, доцент,  
Саратовская государственная юридическая академия (СГЮА)  
snzaikova@rambler.ru

### **Авиационная безопасность в структуре транспортной безопасности: административно-правовой аспект**

**Аннотация.** Исследование места авиационной безопасности в структуре транспортной безопасности обусловлено теоретическими и практическими потребностями в определении необходимости сохранения или исключения сложившегося двойного правового регулирования правоотношений нормами воздушного законодательства и законодательства в области транспортной безопасности. Целью исследования стала попытка определения концепции развития российского законодательства в области обеспечения защищенности авиации от актов незаконного вмешательства. Задачи исследования: проанализировать международные правовые основы обеспечения авиационной безопасности; определить понятие и особенности авиационной безопасности с учетом специфики гражданской авиации; ответить на следующие исследовательские вопросы: имеются ли правовые основания для отказа от правового понятия «авиационная безопасность» и замены его понятием «транспортная безопасность»; возможно ли регулирование правоотношений, возникающих в области обеспечения авиационной безопасности, нормами Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» без параллельного регулирования их воздушным законодательством; какие необходимо внести изменения в административное законодательство для исключения существующего избыточного нормативного правового регулирования рассматриваемых правоотношений? В результате исследования автором предложено внести изменения в ст. 83 Воздушного кодекса Российской Федерации.

**Ключевые слова:** авиационная безопасность; транспортная безопасность; акты незаконного вмешательства; административное законодательство; государственное регулирование.

**Svetlana N. Zaikova,**

Candidate in Law, associate professor,  
FSBEI HE Saratov State Law Academy

### **Aviation security in the structure of transport security: administrative and legal aspect**

**Abstract.** The study of the place of aviation security in the structure of transport security is substantiated with theoretical and practical requirements in determining the need to preserve or exclude the existing dual legal regulation of legal relations by the norms of air legislation and legislation in the field of transport security. The purpose of the current study was an attempt to identify the concept of the development of Russian legislation in the field of ensuring the security of aviation from acts of unlawful interference. The objectives of the current study included the following: to analyze the international legal framework for enforcing aviation security; to identify the concept and features of aviation security, taking into account the specifics of civil aviation; to answer the questions if there are legal grounds for abandoning the legal concept of “aviation security” and replacing it with the concept of “transport security” and whether it is possible to regulate legal relations arising in the field of enforcing aviation security by the norms of the Federal Law of February 9, 2007 No. 16-FZ “On Transport Security” without parallel regulation of them by air legislation; what changes should be made to the administrative legislation to eliminate the existing excessive regulatory legal regulation of the legal relations in question. As a result of the study, there has been proposed to amend Art. 83 of the Air Code of the Russian Federation.

**Keywords:** aviation security; transport security; acts of unlawful interference; administrative legislation; state regulation.

---

Авиационная безопасность как объект административно-правового регулирования ранее становилась предметом научных исследований по отдельным направлениям. В 2007 г. отдельные исследования были посвящены административно-правовым средствам обеспечения авиационной безопасности [4, стр. 64], в 2011—2014 гг. освещались вопросы терминологической неопределенности в рассматриваемой области безопасности [8; 14], начиная с 2016 г., особое внимание уделяется исследованию функций и полномочий органов, должностных лиц (например, служб по обеспечению безопасности на объектах аэропортов [1; 3], транспортной полиции [2, стр. 101]), а также правовой гармонизации авиационной и транспортной безопасности [10]. В настоящее время практические работники обеспокоены излишним правовым регулированием авиационной безопасности, что влечет

дополнительные временные и финансовые затраты для хозяйствующих субъектов [9; 13].

Целесообразность разработки темы вызвана тем, что не имеется комплексных исследований, носящих прогностический характер и определяющих основные направления развития российского законодательства в области обеспечения защищенности гражданской авиации.

Как отмечали ученые, создание отвечающего современным вызовам и обеспечивающего авиационную безопасность механизма представляет собой «крупную комплексную проблему, включающую в себя взаимосвязанные нормативно-правовые, организационные, экономические, научно-методические и научно-технические составляющие» [11, стр. 47].

Основу правовой регламентации обеспечения авиационной безопасности составляет международное и национальное законодательство, при этом следует отметить, что особое значение в правовом регулировании рассматриваемых правоотношений занимают международные правовые акты, соглашения и договоры, которые во многом определяют содержание российского воздушного законодательства и законодательства в области транспортной безопасности.

Значительное количество правовых норм, имплементированных в российское воздушное законодательство, содержится в Чикагской, Токийской, Гаагской и Монреальской конвенциях, в других международных актах, например, о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекинская конвенция), о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, а также в рекомендациях и руководствах Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Перечисленные акты требуют дополнительного изучения в целях определения понятия и содержания авиационной безопасности и тесно связанного с ней понятия «акт незаконного вмешательства».

Основополагающие в области авиационной безопасности договоренности между странами по вопросам развития гражданской авиации заложила Чикагская конвенция и Приложение № 17 к ней. Страны-участники, присоединившиеся к ней, в целях безопасного развития международной гражданской авиации приняли на себя обязательство «поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции» (ст. 12 Чикагской конвенции). Заложенное Конвенцией правовое единообразие обеспечивается путем принятия ИКАО международных стандартов, касающихся систем связи и аэронавигационных средств; характеристик

аэропортов (посадочных площадок); правил полетов; присвоения квалификации летному и техническому персоналу и других важных составляющих безопасного воздушного сообщения. В случае отклонения от установленных международных стандартов страна-участник обязана уведомить ИКАО о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом.

Понятие «авиационная безопасность» в тексте вышеуказанных конвенций не упоминается, используются термины: безопасность навигации гражданских воздушных судов, безопасность воздушного судна, безопасность полетов, безопасность гражданской авиации, безопасность членов экипажа или пассажиров, которые в совокупности можно рассматривать как отдельные части целого, как составляющие авиационной безопасности.

Рассматриваемое понятие содержится в гл. 1 Приложения № 17 к Чикагской конвенции, под безопасностью гражданской авиации понимается ее защита от актов незаконного вмешательства, достигаемая путем реализации комплекса мер и привлечения ресурсов.

Принципиально важным остается установление содержания понятия «акт незаконного вмешательства», которое в международном праве до сих пор не имеет согласованного понимания как в части содержания, так и в части способов совершения таких актов. Приложение № 17 к Чикагской конвенции к таким актам относит любые акты, угрожающие безопасности гражданской авиации. По способам совершения выделены:

- незаконный захват и (или) разрушение воздушного судна;
- захват заложников;
- насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в расположение аэронавигационного средства или службы;
- помещение на борту воздушного судна или в аэропорту предметов и материалов, предназначенных для преступных целей;
- использование воздушного судна в преступных целях;
- сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность гражданской авиации.

К указанным способам Монреальская конвенция дополняет совершение акта насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, и разрушение (повреждение) аэронавигационного оборудования, а Пекинская конвенция — перевозку оружия и иных опасных материалов, повреждение оборудования и сооружения аэропорта.

Гаагская конвенция рассматривает лишь один способ незаконного вмешательства — незаконный захват воздушного судна, под которым понимается установление контроля над последним путем насилия или угрозы применения насилия или иными формами запугивания.

Токийская конвенция иначе толкует рассматриваемое понятие, к актам незаконного вмешательства она относит акты, «которые, независимо от того, являются ли они преступлениями или нет, могут угрожать или

угрожают безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества» (п. 1 ст. 1 Токийской конвенции). К ним же Токийская конвенция относит акты, которые создают угрозу поддержанию должного порядка и дисциплины на борту.

Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации можно классифицировать в зависимости от различных критериев.

В зависимости от их направленности можно выделить две группы:

— акты, создающие угрозу безопасности воздушного судна, к ним можно отнести незаконный захват воздушных судов, их разрушение;

— акты, создающие угрозу безопасности физических лиц, например, захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах; совершение насилия в отношении лиц, находящихся на борту воздушного судна в полете; использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинения смерти лицу (лицам).

В зависимости от степени реалистичности угроз можно выделить акты, носящие реальную или предполагаемую угрозу безопасной деятельности транспортного комплекса.

В зависимости от содержания указанные акты имеют разный характер.

Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации носят административный характер, если связаны с нарушением установленных государством правил и обязательных требований по обеспечению защиты воздушных судов, аэропортов и иных сооружений силами обеспечения транспортной безопасности. Например, помещение на борту воздушного судна или в аэропорту устройств или материалов, предназначенных для преступных целей.

В основе актов незаконного вмешательства, носящих информационный характер, имеются нарушения обязательных требований в части обеспечения информационной безопасности, защиты информации ограниченного доступа и ее проверки. Примером таких актов может служить сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете или на земле.

Технические (эксплуатационные) акты незаконного вмешательства направлены на выведение из строя технических средств, функциональных систем, средств технического диагностирования, допущение технической неисправности, например, разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации; разрушение (повреждение) аэронавигационного оборудования.

Предложенная классификация может быть использована для группировки требований по обеспечению авиационной безопасности аэропортов и воздушных судов в зависимости от характера актов незаконного вмешательства и видов угроз, что позволит излагать указанные требования не путем механического перечисления требований, а группируя необходимые к выполнению мероприятия, соблюдая их последовательность и системность. Так, например, Федеральные

авиационные правила «Требования авиационной безопасности к аэропортам» в настоящее время определяют меры по созданию и функционированию служб авиационной безопасности, охране аэропортов, воздушных судов и объектов гражданской авиации, досмотру членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, без учета реальных или предполагаемых видов угроз безопасности, тем самым требуя значительно большее количество ресурсов на выполнение обязательных требований.

В заключении анализа международной правовой основы авиационной безопасности следует отметить, что правоотношения, являющиеся объектом правового регулирования Чикагской конвенции, ограничены четкими рамками: во-первых, такие отношения возникают и осуществляются только в области гражданской авиации, во-вторых, они связаны с организацией одного вида воздушного сообщения — международного. Соответственно принятые государствами-участниками обязательства, в том числе в части создания правовой базы, обеспечивающей авиационную безопасность, касаются только гражданской авиации, используемой в международном сообщении. Государственные воздушные суда (к которым Чикагской конвенцией отнесены воздушные суда военной, таможенной и полицейской служб), а также гражданские суда, осуществляющие деятельность в границах страны-участника, не являются объектом правового регулирования Чикагской конвенции, и установленные международные требования к ним могут не применяться.

При этом в п. 2.2.2 Приложения № 17 к Чикагской конвенции рекомендовано государствам меры, определенные для защиты от актов незаконного вмешательства, применять насколько это возможно в отношении внутренних полетов на основе оценки риска безопасности.

Российской Федерацией указанная рекомендация выполнена. Воздушный кодекс РФ устанавливает требования по авиационной безопасности для всех видов авиации (гражданской, государственной и экспериментальной) [7, стр. 97], в том числе для внутренних полетов, определяя приоритет международных договоров относительно национального законодательства. Такой приоритет объясняется тем, что гражданская авиация, по сути, является международной транспортной системой, не имеющей себе равных среди других видов транспорта, деятельность которых территориально ограничена из-за специфики коммуникационных сетей [6, стр. 3]. Конечно, общемировая ситуация, вызванная экономическими санкциями против нашей страны, отразилась на воздушном транспорте, сократился объем работ отечественных авиакомпаний, но в настоящее время Правительством РФ принимаются меры по защите и поддержке авиации, которые направлены на стабилизацию ситуации.

В настоящее время Российская Федерация исполняет международные акты и соглашения в области организации правового регулирования и обеспечения авиационной безопасности. Указанная работа проводится органами публичной власти на основе международного опыта, с учетом рекомендаций ИКАО и не может быть прекращена, поскольку это повлечет сложности и сбой в международном авиасообщении. Как правильно отмечают ученые, «авторитет ИКАО в области обеспечения высокого уровня безопасности полетов и авиационной безопасности настолько высок, что все государства, даже нечлены, стремятся выполнять технико-юридические предписания ИКАО досконально либо путем прямого применения, либо путем введения их в национальное законодательство» [12; 13].

Российская Федерация не является исключением. Как указано на официальном сайте Минтранса России, «использование требований, изложенных в документах ИКАО, лежит в основе разработки нормативных документов и рекомендуемой практики, регламентирующих работу всех служб гражданской авиации Российской Федерации, авиационного персонала, самолетно-моторного парка, средств связи, организации и технических средств службы управления воздушным движением» [<https://mintrans.gov.ru/activities/69/79>]. Именно поэтому международные требования в области авиационной безопасности вошли в национальное воздушное законодательство и найдут дальнейшее развитие с учетом новых вызовов и угроз, стоящих перед мировой авиацией.

В настоящее время Минтрансом России разработан проект закона «О внесении изменений в федеральный закон “О транспортной безопасности” и отдельные законодательные акты Российской Федерации» [<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1222092-7>]. В пояснительной записке к законопроекту указано, что отдельные требования законодательства по обеспечению транспортной безопасности и воздушного законодательства в части авиационной безопасности дублируются. Разработчиками предложено привести к единообразию правовые нормы, регулирующие:

- определение организаций, уполномоченных на защиту воздушного транспорта, и соответствия их установленным требованиям;
- определение требований по защите воздушного транспорта, в том числе по досмотровым мероприятиям;
- проведение аттестации и подготовку специалистов (персонала), непосредственно выполняющих функции в области авиационной безопасности.

Следует отметить, что предложенное решение направлено не на разделение двух систем безопасности и выделение авиационной безопасности в отдельную область правового регулирования, а на их слияние. Разработчиками законопроекта предложено исключить из Воздушного кодекса РФ все положения, связанные с авиационной безопасностью гражданской авиации (признать утратившей силу гл. XII), а

из Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» исключить все правовые нормы, использующие термин «авиационная безопасность».

Думается, что указанное предложение не отвечает вышерассмотренным международным соглашениям, ратифицированным Российской Федерацией. Отсутствие Федеральной системы обеспечения авиационной безопасности, разработанной в соответствии со Стандартом 3.1.1 Приложения № 17 к Чикагской конвенции, не позволит развивать международное воздушное сообщение с участием нашей страны.

Как отмечалось учеными, в последние 20 лет авиационный бизнес находился в стадии становления. На его функционирование влияет множество факторов, а оценки современного состояния и перспектив развития отечественных авиаперевозок довольно противоречивы [5, стр. 82].

Одним из таких факторов является нормативный. Предложенный законопроект кардинально меняет государственный подход к регулированию правоотношений в области обеспечения авиационной безопасности. Если действующий подход заключается в формировании национального законодательства на основе международного, в использовании рекомендаций и стандартов ИКАО, в том числе для внутренних полетов, то в основе нового подхода на первый план выходит национальное законодательство о транспортной безопасности, включающее меры по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Видится необходимым проведение дополнительных обсуждений и оценки регулирующего воздействия предложенного законопроекта на предмет возможности развития российского авиационного бизнеса в условиях отказа от Федеральной системы обеспечения авиационной безопасности.

Федеральная система обеспечения авиационной безопасности, одобренная Межведомственной комиссией по авиационной безопасности, безопасности полетов гражданской авиации и упрощению формальностей 4 апреля 2019 г., отвечает требованиям международного права, содержит в полном объеме требования для юридических лиц, органов власти и иных осуществляющих деятельность в области гражданской авиации субъектов.

Предлагается рассмотреть возможность внесения изменений в Воздушный кодекс РФ и изложения ст. 83 в новой редакции:

«Статья 83. Авиационная безопасность

1. Авиационная безопасность — состояние защищенности объектов инфраструктуры воздушного транспорта, воздушных судов гражданской авиации, используемых для осуществления коммерческих воздушных перевозок и (или) выполнения авиационных работ от актов незаконного вмешательства.



2. Акт незаконного вмешательства — противоправное действие (бездействие), угрожающие безопасной деятельности объектов инфраструктуры воздушного транспорта, воздушных судов гражданской авиации, используемых для осуществления коммерческих воздушных перевозок и (или) выполнения авиационных работ, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

3. Нормативное правовое регулирование отношений, возникающих в области авиационной безопасности, осуществляется в соответствии с Федеральным законом “О транспортной безопасности” с учетом особенностей, установленных главой XII настоящего Кодекса.

4. Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями транспортной безопасности, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.»

Отдельные ученые наличие норм, закрепляющих правила обеспечения авиационной безопасности, рассматривают как «традиционный отраслевой и несистемный подход к вопросам обеспечения безопасности» [1, стр. 34]. Однако специфика воздушного транспорта, значительный объем норм международного права по защите авиации требуют именно взвешенного отраслевого подхода к правовому регулированию и государственному управлению в рассматриваемой области. При этом именно отраслевой подход позволяет обеспечить координацию взаимодействия всех субъектов публичного управления в области обеспечения авиационной безопасности.

#### **Литература**

1. Афанасьева, О. Р. Административно-правовое регулирование транспортной безопасности / О. Р. Афанасьева // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 1.
2. Бецков, А. В. О правовом обеспечении авиационной безопасности в Российской Федерации / А. В. Бецков // Труды Академии управления МВД России. — 2017. — № 4 (44). — С. 98—104.
3. Взгляд на проблему авиационной безопасности: нормативный и доктринальный аспект / А. И. Сопочкин [и др.] // Военный научно-практический вестник. — 2016. — № 2 (5). — С. 112—116.
4. Волков, С. Г. Административно-правовые средства обеспечения авиационной безопасности в Российской Федерации / С. Г. Волков // Современное право. — 2007. — № 7. — С. 63—66.
5. Губенко, А. В. Современное состояние и перспективы развития рынка пассажирских авиaperезовок в России / А. В. Губенко, Ю. И. Раствова, А. Р. Панкратова // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. — 2019. — № 2. — С. 82—83.
6. Елисеев, Б. П. Воздушное право : учебник / Б. П. Елисеев, В. А. Свиркин. — Москва : КонсультантПлюс, 2012.

7. Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под редакцией А. И. Травникова. — Москва : Деловой двор, 2009.
8. Лебедева, М. Ю. Нормативно-правовое регулирование транспортной безопасности в Российской Федерации / М. Ю. Лебедева, В. Л. Михеев, А. Ю. Пиджаков // Научный вестник МГТУ ГА. — 2011. — № 170. — С. 60—65.
9. Лоскутов, А. Н. Новые требования в авиационной безопасности. Гармонизация авиационной и транспортной безопасности / А. Н. Лоскутов // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 3 (39). — С. 156—161.
10. Минникес, И. В. Правовое регулирование авиационного бизнеса в России: поиск баланса между обеспечением транспортной безопасности и эффективностью авиаперевозок / И. В. Минникес, М. Д. Эситашвили // Пролог: журнал о праве. — 2021. — № 1 (29). — С. 43—53.
11. Михайлов, Ю. Б. Безопасность на транспорте и ее количественная оценка / Ю. Б. Михайлов, Ю. М. Волынский-Басманов. — Москва : НУЦ «АБИНТЕХ», 2012.
12. Рухлинский, В. М. Государственное регулирование деятельности гражданской авиации России в сфере требований ИКАО / В. М. Рухлинский // Транспортное право. — 2014. — № 2. — С. 25—28.
13. Соловьева, Т. Л. Влияние международных организаций гражданской авиации на формирование нормативной правовой базы обеспечения безопасности воздушного транспорта / Т. Л. Соловьев // Транспортное право. — 2008. — № 4.
14. Сороговец, В. В. Проблемы нормативно-правовой регламентации авиационной и транспортной безопасности / В. В. Сороговец // Наука в современном информационном обществе: Материалы XIII международной научно-практической конференции, 3—4 октября 2017 г. — USA : CreateSpace, 2017.
15. Юдаев, В. В. Некоторые аспекты нормативно-правового регулирования в области авиационной безопасности / В. В. Юдаев, С. Г. Писарев, А. К. Волков // Симбирский научный вестник. — 2014. — № 3 (17). — С. 56—60.

## References

1. Afanas'yeva, O. R. Administrativno-pravovoye regulirovaniye transportnoy bezopasnosti [Administrative and legal regulation of transport security] / O. R. Afanas'yeva // *Transportnoye pravo i bezopasnost'*. — 2020. — № 1.
2. Betskov, A. V. O pravovom obespechenii aviatsionnoy bezopasnosti v Rossiyskoy Federatsii [On the legal support of aviation security in the Russian Federation] / A. V. Betskov // *Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii*. — 2017. — № 4 (44). — S. 98—104.
3. Vzglyad na problemu aviatsionnoy bezopasnosti: normativnyy i doktrinal'nyy aspekt [A look at the problem of aviation security: a normative and doctrinal aspect] / A. I. Sopochnik [i dr.] // *Voyennyy nauchno-prakticheskiy vestnik*. — 2016. — № 2 (5). — S. 112—116.
4. Volkov, S. G. Administrativno-pravovyye sredstva obespecheniya aviatsionnoy bezopasnosti v Rossiyskoy Federatsii [Administrative and legal means of ensuring aviation security in the Russian Federation] / S. G. Volkov // *Sovremennoye pravo*. — 2007. — № 7. — S. 63—66.
5. Gubenko, A. V. Sovremennoye sostoyaniye i perspektivy razvitiya rynka passazhirskikh aviaperevozok v Rossii [Current state and development prospects of the passenger air transportation market in Russia] / A. V. Gubenko, YU. I. Rastova, A. R. Pankratova // *Nauchnyy zhurnal NIU ITMO. Seriya: Ekonomika i ekologicheskiy menedzhment*. — 2019. — № 2. — S. 82—83.

6. Yeliseyev, B. P. *Vozdushnoye pravo [Air law]: uchebnik / B. P. Yeliseyev, V. A. Svirkin.* — Moskva : Konsul'tantPlyus, 2012.
7. *Kommentariy k Vozdushnomu kodeksu Rossiyskoy Federatsii (postateynnyy) [Commentary on the Air Code of the Russian Federation] / pod redaktsiyey A. I. Travnikova.* — Moskva : Delovoy dvor, 2009.
8. Lebedeva, M. YU. *Normativno-pravovoye regulirovaniye transportnoy bezopasnosti v Rossiyskoy Federatsii [Legal regulation of transport security in the Russian Federation] / M. YU. Lebedeva, V. L. Mikheyev, A. YU. Pidzhakov // Nauchnyy vestnik MGTU GA.* — 2011. — № 170. — S. 60—65.
9. Loskutov, A. N. *Novyye trebovaniya v aviatsionnoy bezopasnosti. Garmonizatsiya aviatsionnoy i transportnoy bezopasnosti [New requirements in aviation security. Harmonization of aviation and transport security] / A. N. Loskutov // Transportnoye pravo i bezopasnost'.* — 2021. — № 3 (39). — S. 156—161.
10. Minnikes, I. V. *Pravovoye regulirovaniye aviatsionnogo biznesa v Rossii: poisk balansa mezhdru obespecheniyem transportnoy bezopasnosti i effektivnost'yu aviaperevozok [Legal regulation of the aviation business in Russia: finding a balance between ensuring transport security and the efficiency of air transportation] / I. V. Minnikes, M. D. Esitashvili // Prolog: zhurnal o prave.* — 2021. — № 1 (29). — S. 43—53.
11. Mikhaylov, YU. B. *Bezopasnost' na transporte i yeye kolichestvennaya otsenka [Security in transport and its quantitative assessment] / YU. B. Mikhaylov, YU. M. Volynskiy-Basmanov.* — Moskva : NUTS «ABINTEKH», 2012.
12. Rukhlinskiy, V. M. *Gosudarstvennoye regulirovaniye deyatel'nosti grazhdanskoy aviatsii Rossii v sfere trebovaniy IKAO [State regulation of civil aviation in Russia in the field of ICAO requirements] / V. M. Rukhlinskiy // Transportnoye pravo.* — 2014. — № 2. — S. 25—28.
13. Solov'yeva, T. L. *Vliyaniye mezhdunarodnykh organizatsiy grazhdanskoy aviatsii na formirovaniye normativnoy pravovoy bazy obespecheniya bezopasnosti vozdushnogo transporta [Influence of international civil aviation organizations on the formation of the regulatory legal framework for ensuring the safety of air transport] / T. L. Solov'yev // Transportnoye pravo.* — 2008. — № 4.
14. Sorogovets, V. V. *Problemy normativno-pravovoy reglamentatsii aviatsionnoy i transportnoy bezopasnosti [Problems of legal regulation of aviation and transport security] / V. V. Sorogovets // Nauka v sovremennom informatsionnom obshchestve: Materialy XIII mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, 3—4 oktyabrya 2017 g.* — USA : CreateSpace, 2017.
15. Yudayev, V. V. *Nekotoryye aspekty normativno-pravovogo regulirovaniya v oblasti aviatsionnoy bezopasnosti [Some aspects of legal regulation in the field of aviation security] / V. V. Yudayev, S. G. Pisarev, A. K. Volkov // Simbirskiy nauchnyy vestnik.* — 2014. — № 3 (17). — S. 56—60.