

Григорів О.М.*

МІЖНАРОДНІ ТА НАЦІОНАЛЬНІ ПРАВОВІ СТАНДАРТИ АЕРОПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

The article contains an analysis of the currently effective international and national legal standards for the operation of airports. Using the Ukrainian legislative experience as an example, the author analyzes the correlation of the universal legal requirements, stipulated by 1944 Chicago Convention on International Civil Aviation, and the Ukrainian aviation law provisions. The author specially focuses on the legal aspects of the registration and certification of civil airports operation and highlights the specifics of provider activities in Ukraine.

У 2007 році темпи зростання пасажирських перевезень були дещо вищими (на 5-6%), ніж у 2006 році, головним чином через активізацію міжнародних перевезень. Темпи зростання вантажних перевезень були ще вищими. В результаті фінансові показники діяльності аеропортів у цілому поліпшилися. Відповідно до оцінок Міжнародної ради аеропортів (МРА) чистий прибуток 100 ведучих аеропортових компаній, який в 2006 році в середньому складав 11,4%, а в 2005 році – 10,4%. в 2007 році повинен вирости ще більше. МРА також повідомила про рекордно високий рівень капітальних витрат (42,8 млрд долл.) на створення нових або збільшення існуючих потужностей для задоволення попиту на пасажирські перевезення, який згідно з прогнозами в найближчі 20 років збільшиться удвічі.

Основними напрямками діяльності ІКАО (міжнародної організації цивільної авіації) є:

- розробка інструктивного матеріалу з економічних та управлінських аспектів, пов'язаних з характеристиками аеронавігаційної системи;
- розробка й проведення навчальних курсів спільно з Міжнародною Радою аеропортів (МРА) з питань встановлення зборів з користувачів аеропортів;
- завершення дослідження з економічного положення аеропортів і аеронавігаційних служб на основі результатів, досягнутих в 2005 році [1].

В Україні в 2008 році була прийнята досить амбіційна Концепція Державної програми розвитку аеропортів на період до 2020 року [2]. Реалізація даної програми на думку її авторів дозволить насамперед підвищити конкурентоспроможність української авіаційної галузі на світовому ринку повітряних перевезень, а також дозволить у повній мірі реалізувати транзитний потенціал України. Не менш важливим завданням є підвищення рівня безпеки польотів та забезпечення ефективного державного управління аеропортовою діяльністю. Виходячи саме з цих програмних вимог розглянемо діючі міжнародні та національні правові стандарти в діяльності як внутрішніх, так і міжнародних аеропортів, а також аеропортової діяльності.

Як відомо, Глава XV Чиказької Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року (надалі – Чиказька Конвенція 1944 року) [3], ст. ст. 68-76, містить загальні вимоги до забезпечення міжнародних авіаперевезень належним аеронавігаційним устаткуванням та

* кандидат юридичних наук, доцент кафедри міжнародного права Інституту міжнародних відносин Національного Університету імені Тараса Шевченка

надання на розсуд держави-члена аеропортів, що обслуговують міжнародні авіарейси. Крім того Чиказька Конвенція 1944 року регламентує порядок надання Радою ІКАО допомоги будь-якій державі-учасниці в таких напрямків як :

- удосконалення аеронавігаційних споруд і аеропортів;
- фінансування проектів, пов'язаних з аеропортовою інфраструктурою ;
- надання технічної допомоги.

Прикладом такого сприяння уже в новітній історії України була підтримка Радою ІКАО проектування, фінансування та будівництва сучасної злітно-посадкової смуги міжнародного аеропорту «Бориспіль» та її обладнання сучасною аеронавігаційною технікою в 1995-1998 роках. У період 2004-2008 років Рада ІКАО підтримувала проекти з модернізації аеропортів в Індії (Делі, Хайдарабад), в Гватемалі (Ла Аурора, Мундо-Мая), в Панамі (Теокумен).

Додатково в Додатку № 14 до Чиказької конвенції 1944 року під назвою «Аеропорти» сформульовані стандарти та рекомендації відносно технічних та фізичних характеристик аеропортів, їх складових підрозділів та необхідного аеронавігаційного обладнання. Виходячи з положень Додатку № 14 під «аеропортом» слід розуміти складний технічний комплекс, який включає в себе: аеродром, пасажирський та вантажний термінали та цілий ряд спеціальних підрозділів, що забезпечують комплекс аеропортових послуг. Вищевведені вимоги є мінімальними і в той же час потребують закріплення в національному законодавстві. Крім того, з 27 листопада 2003 року вступила в силу нова поправка до тому І Додатку 14, яка містить спеціальну вимогу про сертифікацію аеродромів, які використовуються для виконання міжнародних польотів [4].

Закономірно, що повітряне право України, а саме розділ VII ст. 39-48 діючого Повітряного Кодексу України (надалі – ПКУ) [5], вводить поділ (класифікацію) аеропортів за своїм призначенням на внутрішні та міжнародні. При цьому міжнародний аеропорт за змістом ст. 48 повинен забезпечувати митний, прикордонний, санітарний контроль, контроль за безпекою. Крім того, в ньому мають бути забезпечені поштовий, телеграфний, телефонний та інші види зв'язку, а також регулярне сполучення з найбільшими населеними пунктами.

Трактування самого поняття «аеропорт» ми можемо знайти у низці підзаконних актів. Так згідно з пунктом 1.5. Наказу Міністерства транспорту України № 472 від 01.07.2003 [6] «аеропорт», в тому числі і «міжнародний аеропорт» – це підприємство, що призначене для здійснення прийому і відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень і має для цього льотне поле (аеродром), термінали (аеровокзали), інші споруди, необхідне обладнання та відповідний персонал.

Виходячи з положень пункту 3 розділу II Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації [7] під аеродром (гідроаеродром) слід розуміти ділянку землі, водної поверхні, а також будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначену повністю чи частково для прибуття, відправлення, руху, стоянки та обслуговування повітряних суден.

До складу аеродрому входять: робоча площа аеродрому тобто частина аеродрому, призначена для зльоту, посадки, руху та розміщення повітряних суден, що складається з площадки маневрування (або льотного поля), і перону. У свою чергу перон – це частина льотного поля, яка призначена для розміщення повітряних суден з метою стоянки, посадки-висадки пасажирів, завантаження і розвантаження, а також для обслуговування повітряних суден.

Під терміналом (аеровокзалом) мають на увазі комплекс споруд і обладнання аеропорту, призначений для обслуговування пасажирів і супроводжуваних осіб, багажу і вантажу, розміщення контрольних служб.

Крім того, з урахуванням вимог аеронавігаційного обслуговування, до складу аеропорту відносяться також диспетчерські пункти, аеродромні метеорологічні органи, органи радіотехнічного забезпечення та автоматизовані системи керування повітряним рухом.

Таким чином «міжнародний аеропорт» – це аеропорт, визначений державою на її території для приймання та відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення, у якому здійснюються митні, імміграційні, санітарні, карантинні та інші процедури, передбачені національним та міжнародним законодавством. В свою чергу аеропортова діяльність – це виконання технологічних процесів, підтримання в експлуатаційному стані споруд, механізмів, машин та обладнання аеродрому, обслуговування пасажирів, екіпажів, багажу, пошти, вантажів та забезпечення авіаційних робіт.

Положення розділу VII ПКУ поряд зі спеціальними вимогами щодо відведення території для будівництва та особливості будівництва на при аеродромній території (ст. ст. 39, 41), маркування аеродромів та їх об'єктів (ст. ст. 45, 46) визначають, що відповідно до ст. ст. 42-44 ПКУ цивільні аеродроми в Україні підлягають обов'язковій реєстрації та сертифікації.

На виконання саме цих положень ПКУ були розроблені спеціальні Правила реєстрації цивільних аеродромів України (надалі – Правила реєстрації) [8]. Згідно з пунктом 6 Правил реєстрації заявник подає до Державіаслужби наступні документи:

- основні дані аеродрому;
- документи, які свідчать про відповідність аеродрому діючим вимогам;
- карту (схему) району аеродрому;
- генеральний план аеродрому з експлікацією;
- державний акт (або угоду) на право користування землею;
- копію статуту експлуатанта аеродрому;
- документ, підтверджуючий сплату державного збору.

Термін розгляду заявок складає 5 робочих днів. У разі відмови заявник отримує аргументовану письмову відповідь. Пункти 6.3.-6.6. Правил реєстрації містять вимоги щодо оформлення свідоцтва про реєстрацію аеродрому. Крім того, виходячи з положень пункту 6.7. Правил реєстрації власник свідоцтва зобов'язаний:

- забезпечити сертифікацію аеродрому та його обладнання в строк не пізніше 1 року з моменту реєстрації,
- забезпечити експлуатацію аеродрому відповідно до вимог законодавства України,
- одержувати від Державіаслужби схвалення на зміну характеристик аеродрому,
- за 10 днів до завершення експлуатації аеродрому інформувати про це Державіаслужбу,
- при реорганізації, перепрофілювання, ліквідації або зміні у своїй діяльності у місячний строк інформувати про це Державіаслужбу.

В подальшому, як уже вказувалося, згідно з пунктом 5.3. Правил реєстрації власник свідоцтва має право на проходження належної сертифікації аеродрому та його обладнання.

Вимоги та порядок сертифікації цивільних аеропортів викладені в Правилах сертифікації цивільних аеродромів України (надалі – Правила сертифікації) [9]. Згідно з Правилами сертифікації сертифікація аеродрому є необхідною умовою початку експлуатації аеродрому, а сертифікаційні вимоги - це сукупність технічних і організаційних вимог, виконання яких експлуатантом аеродрому є необхідною умовою забезпечення безпеки польотів.

Експлуатант аеродрому згідно з пунктом 3 цих Правил сертифікації – це юридична або фізична особа, яка забезпечує експлуатацію аеродрому. Якраз експлуатант аеродрому,

який має належне реєстраційне свідоцтво, зобов'язаний надати необхідну для сертифікації аеродрому документацію, вказану у пункті 6 Правил сертифікації та Додатках 1-3.

Слід відмітити багатоетапність процедури сертифікації цивільних аеродромів. Так після отримання заяви експлуатанта аеродрому Державіаслужба проводить в 10-денний термін попередню оцінку сертифікаційної справи. На цьому етапі основними вимогами є:

- наявність інформації про стан аеродрому і при аеродромній території,
- інформація про наявність обладнання, необхідного для експлуатації аеродрому та відповідність його встановленим вимогам,
- комплектність сертифікаційної справи.

При негативному результаті попередньої оцінки сертифікаційної справи згідно з пунктом 6.3.4. Правил сертифікації надана документація повертається заявнику з поясненням причин повернення.

Наступний етап – це сертифікаційна перевірка аеродрому, яка проводиться спеціальною комісією. У випадку позитивних результатів комісії рішення про видачу відповідного сертифікату приймає Державіаслужба. Даний сертифікат реєструється у встановленому порядку в Державіаслужбі і є дійсним протягом 3 років з наступною можливістю його продовження експлуатантом. Згідно з пунктом 66.1 Правил сертифікації керівник Державіаслужби України або його заступник мають право без проведення процедури сертифікації продовжити дію сертифікату на 6 (шість) місяців.

Додатково слід відзначити, що згідно з пунктом 7 Правил сертифікації право планових і позапланових перевірок умов експлуатації сертифікованих аеродромів мають інспектори Державіаслужби.

Наступним обов'язковим кроком експлуатантів аеродромів є сертифікація аеропорту та аеропортової діяльності. У 2006 році затверджено нову редакцію Правил сертифікації аеропортів (надалі – Правила) [10]. Дані Правила встановлюють єдиний порядок і процедури сертифікації аеропортів та інших видів аеропортової діяльності, які підлягають сертифікації. Перед усім згідно з Додатком 1 до Правил йдеться про такі види діяльності як: авіапаливозабезпечення авіаційних перевезень та робіт; аеродромне забезпечення польотів; електросвітлотехнічне забезпечення; авіаційне забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти і вантажів; забезпечення спецтранспортом та засобами механізації; інженерно-авіаційне забезпечення польотів, метеорологічне забезпечення, радіотехнічне забезпечення та інше.

Для проведення належної сертифікації суб'єкти аеропортової діяльності подають до спеціального органу сертифікації Державіаслужби України поряд з заявкою встановленого зразка, передбаченого Додатком № 2, також доказову документацію. Під доказовою документацією розуміють:

- засновницькі документи заявника;
- дозвільні документи (як то: дозвіл на початок роботи від Держнаглядохоронпраці, Держпожежохорони, дозвіл від ДАІ та інші);
- договірні документи (генеральна угода з аеропортом про комерційне виконання аеропортових послуг, договори страхування та інші);
- документація з організації виробничого процесу;
- документи з охорони праці;
- документи із системи управління безпекою польотів;
- документи з організації авіаційної безпеки;
- документи з організації режимно-таємної роботи;
- документи з професійної придатності персоналу аеропорту та інші.

Термін попередньої оцінки доказової документації визначається в 10 днів. В подаль-

шому службами Державіаслужби згідно з пунктом 3.3. Правил проводиться комплексна експертиза доказової документації.

Беручи до уваги складність технічної перевірки вище вказаної документації строк прийняття рішення визначається у 2 (два) місяці з дати подачі необхідної документації. У разі позитивного висновку Державіаслужба розпочинає сертифікаційне обстеження фактичної діяльності заявника. За результатами сертифікаційного обстеження Сертифікаційна комісія, керуючись положеннями пункту 3.4. Правил готує спеціальний акт. На підставі даного акту орган сертифікації Державіаслужби разом з членами сертифікаційної комісії складають проект рішення про видачу (відмову у видачі) Сертифікату. Рішення про видачу Сертифікату приймається керівником Державіаслужби або його заступником.

Реєстраційний номер Сертифікату згідно з пунктом 3.5.2. Правил складається з:

- три літерного коду аеропорту (IATA);
- літерної назви суб'єкта аеропортової діяльності (САД);
- порядкового номеру (САД в аеропорту);
- порядкового номеру Сертифікату.

Пункти 4, 5, 6 Правил передбачають порядок внесення змін, скасування, призупинення та поновлення Сертифікату. При цьому вперше Сертифікат видається суб'єкту аеропортової діяльності уперше строком на 1 рік, надалі – на 3 роки. Сертифікат аеропорту згідно з пунктом 3.5.5. Правил видається строком на 5 років.

Статті 15, 68 Чиказької конвенції 1944 року особливу увагу приділяють тому, що будь-які збори, що стягуються конкретними державами за використання їх міжнародних аеропортів, не повинні перевищувати збори, які дана держава встановлює для власних цивільних повітряних суден, зайнятих в міжнародних регулярних і нерегулярних сполученнях. Крім того згідно з статтею 15 Чиказької Конвенції 1944 року аеропортові збори, що стягуються державою-учасницею за обслуговування повітряних суден, зайнятих у міжнародних перевезеннях, будуть надаватися на розгляд Раді ІКАО, а також дані про такі збори будуть опубліковуватися, тобто будуть доступними для усіх зацікавлених осіб.

Нажаль чини ПКУ не містить положення, що визначають поняття та види аеропортових та подібних до них зборів. Тільки частина 5 статті 11 ПКУ закріпила, що «плата за послуги з організації повітряного руху на підході та в районі аеродрому визначається за єдиною для всіх користувачів повітряного простору України системою». Мова йде насамперед про такі збори:

- збір за посадку-зліт повітряних суден без обслуговування повітряного судна);
- збір за обслуговування пасажирів в аеровокзалі (терміналі);
- збір за наднормову стоянку повітряного судна;
- збір за авіаційну безпеку.

Визначення ставок вищевказаних аеропортових зборів згідно з законодавством України базується на наступних принципах:

- відповідність структури та змісту витрат, що відносяться до собівартості наданих спеціалізованих послуг (робіт),
- недопущення подвійного нарахування витрат,
- здійснення розрахунків ставок за документально підтвердженими показниками виробничої діяльності аеропорту [11].

Розглянемо рівні аеропортових зборів на прикладі діяльності міжнародного аеропорту м.Одеса. Згідно з положеннями Наказу Міністерства транспорту України від 06.07.1999р. № 352 [12] встановлюються наступні аеропортові збори за обслуговування повітряних суден (ПС) і пасажирів у міжнародному аеропорті «Одеса».

1. Збір за посадку-зліт ПС:

- для міжнародних сполучень - 14 дол.США за 1 тону max. злітної ваги ПС

- для внутрішніх сполучень - 3,5 дол.США за 1 тону max. злітної ваги ПС.
- 2. Збір за обслуговування пасажирів в аеровокзалі:
 - для міжнародних сполучень - 15 дол.США за 1 пасажира
 - для внутрішніх сполучень - 3,5 дол. США за 1 пасажира.
- 3. Збір за забезпечення авіаційної безпеки
 - а) для пасажирського ПС:
 - для міжнародних сполучень - 3 дол.США за 1 пасажира
 - для внутрішніх сполучень - 2 дол. США за 1 пасажира
 - б) для вантажних ПС:
 - для міжнародних сполучень - 2 дол.США за 1 тону максимальної злітної маси ПС
 - для внутрішніх сполучень - 1 дол. США за 1 тону максимальної злітної маси ПС
- 4. Збір за наднормову стоянку ПС - 0,25 дол. США за кожну годину наднормативної стоянки за кожну тону максимальної злітної маси ПС.

Потрібно звернути увагу, що аеронавігаційне обслуговування в зоні аеропортів відповідно до законодавства України надають спеціально сертифіковані провайдери. Ці провайдери проходять спеціальну процедуру сертифікації відповідно до вимог встановлених Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування [13]. Перелік видів аеронавігаційного обслуговування визначений в Додатку 1 до Правил.

Згідно з пунктом 2.5. Правил Державіаадміністрація до видачі сертифікату провайдерів (це юридична особа, яка надає послуги з аеронавігаційного обслуговування – прим. автора) організує та проводить низку заходів з перевірки його відповідності діючим вимогам. Основні технічні, юридичні, фінансові та інші вимоги заявника викладені у пункті 3 Правил, при цьому особливу увагу спеціалісти Державіаадміністрації приділяють забезпеченню безпеки повітряного руху.

Після отримання необхідної документації від заявника Державіаадміністрація, виходячи з вимог пункту 5 Правил, створює сертифікаційну комісію. До складу цієї комісії входять особи, які мають чинні посвідчення інспекторів Державіаадміністрації, а також незалежні експерти. Після закінчення сертифікаційної перевірки голова сертифікаційної комісії складає рішення. Це рішення відповідно до пункту 6.1. Правил повинно обов'язково містити наступну інформацію:

- основну інформацію про виконані сертифікаційні дії, тобто дату сертифікаційної перевірки, склад сертифікаційної комісії, повну назву провайдера;
- посилання на основні документи провайдера;
- деталі ідентифікованих у ході сертифікаційної перевірки недоліків та їх усунення провайдером;
- висновки та пропозиції щодо видачі/невидачі сертифікату;
- перелік специфічних умов, які можуть бути включені в додаток до сертифікату;
- копія поданої провайдером документації.

Остаточне рішення про видачу/відмову від видачі приймає голова Державіаадміністрації.

Щодо проблеми правового забезпечення безпеки в міжнародних аеропортах потрібно розглядати в єдиному контексті з міжнародним співробітництвом з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації [14]. Міжнародно-правовою основою класифікації й кваліфікації злочинів в сегменті діяльності повітряного транспорту є Додатковий Протокол 1988 року до Монреальської Конвенції 1971 року про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації. Стаття II Протоколу 1988 року розширила перелік злочинних дій, передбачених статтею 1 вищезгаданої Конвенції, ква-

ліфікувавши як злочин дії будь-якої особи, якщо вона навмисно з використанням будь-якого пристрою, речовини або зброї здійснює:

а) акт насильства щодо особи в аеропорту, обслуговуючого міжнародну цивільну авіацію, який заподіює або може серйозну шкоду здоров'ю або смерть, або

б) руйнує або серйозно пошкоджує обладнання й споруди аеропорту, обслуговуючого міжнародну цивільну авіацію, або розташовані в аеропорту повітряні судна, що не експлуатуються, або порушує роботу служб аеропортів, якщо такий акт загрожує або може загрозувати безпеці в цьому аеропорту [15].

Діюче повітряне право України передбачає низку вимог щодо регламентації системи безпеки в аеропортах, забезпечуючих міжнародну аеронавігацію. Так стаття 74 розділу XIII Повітряного Кодексу України містить загальні вимоги щодо забезпечення системи безпеки інфраструктури аеропортів. Детальніші юридичні стандарти системи безпеки в аеропортах закріплені в уже згаданій вище Державній програмі авіаційної безпеки цивільної авіації (далі – Програма). Згідно з пунктом 21 Програми керівники аеропортів наділяють спеціальними повноваженнями і в першу чергу в їх компетенцію входить розробка і виконання програми авіаційної безпеки аеропорту. Також в кожному аеропорту Програма передбачає утворення аеропортового комітету з авіаційної безпеки. Головою аеропортового комітету із забезпечення авіаційної безпеки є керівник аеропорту. До складу аеропортового комітету з авіаційної безпеки входять:

- керівник і заступник керівника аеропорту з авіаційної безпеки;
- представники місцевих органів СБУ, МВС, Митного комітету та інших державних органів.
- представники експлуатантів та інших юридичних осіб, які здійснюють свою діяльність в аеропорту.

Пункт 31 Програми визначає наступні повноваження даного комітету:

- координація заходів щодо реалізації Програми в аеропорту;
- здійснення нагляду за реалізацією Програми авіаційної безпеки;
- вивчення та систематичний перегляд вразливих точок в аеропорту, розробка заходів щодо їх надійного захисту;
- забезпечення адекватності заходів авіаційної безпеки рівню загрози;
- забезпечення виконання рекомендацій щодо здійснення заходів авіаційної безпеки;
- інформування щокварталу спеціального органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації про заходи. Вжиті для забезпечення безпеки в аеропорту, планування зміни, а також проблеми із захисту аеропорту, його служб, що не можуть бути розв'язані на місцевому рівні;
- організація навчання та підготовки авіаперсоналу з питання безпеки;

контроль за врахуванням вимог авіаційної безпеки в разі розширення та реконструкції аеропорту.

Ведучи мову про перспективні схеми правової регламентації діяльності міжнародних аеропортів в Україні потрібно відзначити положення Проекту нового Повітряного Кодексу України (надалі – Проект Кодексу) [16] та Проект Закону України «Про аеропорти України (надалі – Проект Закону) [17].

В Проекті Кодексу діяльності аеропортів присвячений Розділ X «Аеродроми і аеропорти» ст.ст. 65-87. Основні новації Проекту Кодексу присвячені регламентації діяльності суб'єктів аеропортової діяльності та експлуатантів аеропортів. Вперше в повітряному праві України в статті 82 Проекту Кодексу передбачаються правові форми обмеження монополістичної діяльності в аеропортах, що базуються на принципах вільної конкуренції та рівноправності. Крім того Проект Кодексу передбачає низку пільг, в тому числі і податкових, у сфері аеропортової діяльності.

В Проекті Закону пропонується спеціальна правова модель регулювання таких напрямків аеропортової діяльності як:

- державне регулювання діяльності аеропортів,
- будівництво, реконструкція і модернізація аеропортів,
- організація аеропортової діяльності,
- експлуатація аеропортів,
- захист від актів незаконного втручання,
- виробнича та фінансова діяльність в аеропортах,
- організація інформації в аеропортах,
- відповідальність за порушення законодавства в аеропортах.

Проведений аналіз особливостей правового регулювання аеропортової діяльності дозволяє зробити висновок, що діяльність як внутрішніх, так і міжнародних українських аеропортів в цілому базується на загально визнаних міжнародних стандартах. Водночас паралельне співіснування різних дублюючих один одного органів управління діяльністю повітряного транспорту, часті реорганізації цих специфічних управлінських структур не сприяють підвищенню «авіаційного рейтингу» України. Не менш проблематичним на думку автора є концентрація правового регулювання аеропортової діяльності в системі підзаконних актів, що постійно змінюються. З огляду на ці проблеми прийняття нових спеціальних законів в галузі діяльності повітряного транспорту є безумовно головним напрямком стабілізації діяльності цивільної авіації України.

Література

1. Річна доповідь Ради ICAO-2007. ICAO Doc.9898.
2. Схвалено Розпорядженням КМУ від 05.03.2008р. №506-р
3. Конвенція вступила в силу 04 квітня 1947 року. ICAO Doc.7300.
4. За даними Технічної комісії ICAO нові сертифікаційні правила введені в 67 державах-члених ICAO. Див. A36-WP/17 NE/5 від 26.06.07.
5. Повітряний Кодекс України вступив в силу 11 червня 1993 року. Див: Відомості Верховної Ради (ВВР) 1993. № 25. ст.274.
6. Прийнято з метою виконання Указу Президента України №1097/2001 від 19.11.2001р.»Основні напрямки конкурентної політики на 2002-2004р.р.»
7. Затверджена Законом України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації від 20.02.2003року. Див: Відомості Верховної Ради (ВВР) 2003. № 17 ст.140.
8. Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації №795 від 25.10.2005 року. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 10.11.2005р. за №1357/11637.
9. Затверджені Наказом №796 від 25.10.2005 року. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 10.11.2005р. за №1357/11637.
10. Затверджені Наказом №407 від 13.10.2006 року. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 23.10.2006р. за №740/12614.
11. Пункт 2.2. Методичних рекомендацій формування ставок аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України. Затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України №472 від 01.07.2003р.
12. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 14.05.2008р. за №408/15099.
13. Затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22.10.2007р. №42, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 07.02.2007р. за 3 104/13371.

14. Див. доп.: О. Григоров. Злочини, спрямовані проти безпеки міжнародної цивільної авіації: деякі питання кваліфікації.- Український часопис міжнародного права. 2004. №2. стор.87-92.
15. Протокол вступив в силу 06.08.1988р. Дата вступу в силу для України 02.02.1990 року.
16. Проект нової редакції Повітряного Кодексу України розроблений на виконання доручення КМУ №31859/75/1-04 від 27.08.2007р.
17. Див. Проект на сайті Міністерства транспорту та зв'язку України http://www.avia.gov.ua/zakon_aero_ukr.html