

# Старые, но современные проблемы международного воздушного права

---



## **А.Х. Абашидзе**

профессор кафедры международного права Российского университета дружбы народов, доктор юридических наук. Адрес: 117198, Российская Федерация, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6. E-mail: abashidze-akh@rudn.ru



## **А.И. Травников**

доцент кафедры международного права Российского университета дружбы народов, кандидат юридических наук. Адрес: 117198, Российская Федерация, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6. E-mail: alex\_travnikov@inbox.ru

---



## **Аннотация**

В статье проводится сравнительно-правовой анализ Конвенции о регулировании воздушных передвижений 1919 г. и Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. Выявляются недостатки Конвенции 1944 г., остающейся основным международно-правовым актом регламентации аэронавигационных процессов. Особое внимание уделяется деятельности Международной организации гражданской авиации в разработке проектов международных договоров, принятии стандартов и рекомендуемой практики, направленных на унификацию национальных воздушных законодательств, устанавливающих разрешительный порядок влета воздушных судов на территорию других государств и регламентирующих процедуру установления запретных и опасных зон. Устанавливается различие в правовом статусе приложений к Конвенциям. Изучаются проблемы международно-правовой классификации воздушных судов, правомерности применения оружия в отношении гражданских воздушных судов, нарушивших государственную границу или используемых в противоправных целях, несовместимых с положениями Конвенции 1944 г. Изучены факты осуществления прибрежными государствами юрисдикции в области аэронавигации в районах полетной информации, устанавливаемых на основе региональных договоров, свидетельствующие о сформировавшемся международно-правовом обычае. Даны рекомендации о совершенствовании ключевых сфер регулирования международного воздушного права в том числе создания единого воздушного пространства международно-правового режима полетов воздушных судов, ракет, управляемых снарядов, космических объектов. Обосновывается необходимость определения международно-правовой ответственности государств за ущерб, причиненный в результате противоправного акта в отношении гражданской авиации. Указаны возможные процедуры взаимодействия поисково-спасательных и аэронавигационных служб государств, осуществляющих юрисдикцию за пределами суверенных территорий, даны предложения о приведении их в соответствие с практикой помощи лицам, находящимся в опасности на море. Значительное внимание уделено проблемам международно-правовой регламентации расследований авиационных происшествий и инцидентов, направленных на установ-

ление причин произошедшего и доведения информации о результатах расследований до эксплуатантов воздушного транспорта и производителей авиационной техники для предотвращения подобных бедствий в будущем.

---



### **Ключевые слова**

международное воздушное право; гражданская и государственная авиация; районы полетной информации; безопасность полетов; управление воздушным движением; расследование авиационных происшествий.

---

---

**Для цитирования:** Абашидзе А.К., Травников А.И. Старые, но современные проблемы международного воздушного права // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019. № 3. С. 181–202.

УДК: 341

DOI: 10.17-323/2072-8166.2019.3.181.202

## **Введение**

Генезис международного воздушного права показывает, что совершенствование норм, определяющих правовой режим воздушного пространства и устанавливающих порядок деятельности гражданской авиации, происходило и происходит под влиянием технического прогресса в авиационной и радиоэлектронной промышленности, а также ввиду необходимости предотвращения угроз в сфере международной аэронавигации. В идеале процесс создания новых норм международного воздушного права прогрессивным путем должен соответствовать принципу суверенного равенства государств и отвечать интересам всех стран в деле организации равноправных безопасных и эффективных международных воздушных сообщений. Однако анализ показывает, что международный нормотворческий процесс зачастую происходит в угоду политическим и экономическим интересам отдельных держав, что приводит к проблемам в области безопасности аэронавигации над суверенной территорией и за ее пределами, а также в совместной борьбе с террористической угрозой на воздушном транспорте.

Исследование основано на анализе значительного объема нормативного и научного материала, включая международные договоры, акты международных межправительственных организаций, исследования российских и зарубежных ученых-правоведов в сфере международного права.

Методологическую основу исследования составили общенаучные (метод системного анализа, диалектический метод, методы дедукции и индукции) и частнонаучные (историко-правовой, сравнительно-правовой, формально-юридический, методы правового моделирования и прогнозирования) методы познания.

## 1. От Парижской конвенции 1919 г. к Чикагской конвенции 1944 г.

13 октября 2019 г. исполняется 100 лет со дня принятия в Париже Конвенции о регулировании воздушных передвижений<sup>1</sup> (далее — Парижская конвенция 1919 г.). Данная Конвенция — первый многосторонний международный договор, регулировавший отношения между государствами по поводу использования воздушного пространства и деятельности авиации. Конвенция имела восемь приложений, являвшихся неотъемлемой ее частью и содержавших технические требования, подлежащие соблюдению при выполнении международных полетов [Грабарь В.Э., 1927: 51]. Конвенция 1919 г. применялась как к частным (т.е. гражданским), так и к государственным воздушным судам, создав тем самым общую международно-правовую основу для регламентации всеобъемлющей и, следовательно, безопасной аэронавигации.

Известные ученые-правоведы не без основания утверждали, что Парижская конвенция заложила основу процесса формирования в рамках международного публичного права новой отрасли — «воздушное право» [Перетерский И.С., 1923: 13]. Главным основанием такого утверждения являлось закрепление Конвенцией 1919 г. одного из основных принципов данной отрасли — полного и исключительного суверенитета государств над воздушным пространством, расположенным над их территориями, который, по мнению специалистов, служит суверенным государствам «необходимой гарантией защиты их чрезвычайных, политических, военных и экономических интересов» [Ambrosini A., 1938: 130].

Парижская конвенция не содержала норм, регулирующих деятельность коммерческой гражданской авиации. Такое положение специалисты объясняют отсутствием в то время воздушных судов, способных осуществлять международные авиаперевозки за плату [Грязнов В.С., 1980: 128]. Кстати, это обстоятельство было одним из поводов разработки нового многостороннего международного договора в области воздушного права — Конвенции о международной гражданской авиации (далее — Чикагская конвенция)<sup>2</sup>, принятой 7.12.1944 на дипломатической конференции в Чикаго представителями 52 государств. Инициаторами принятия новой Конвенции выступили США.

<sup>1</sup> Конвенция о регулировании воздушных передвижений 1919 г. Available at: URL: <http://docs.cntd.ru/document/901976800> (дата обращения: 08.04.2019)

<sup>2</sup> Doc. ICAO 7300/9. Available at: URL: [www.icao.int/publications/Documents/7300\\_cons.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf) (дата обращения: 08.04.2019)

В условиях продолжавшейся Второй Мировой войны США, которые лидировали в авиационных отраслях (авиастроение и воздушный транспорт) и не вели боев на своей территории, торопились создать универсальную международно-правовую основу, которая позволила бы им без конкуренции занять ведущее положение в области коммерческих воздушных перевозок. В этом контексте следует учесть еще одно обстоятельство: инициаторы новой Конвенции не были заинтересованы в регулировании вопросов, связанных с военной авиацией, которая активно применялась в военных действиях. Более того, они стремились вывести за рамки правового регулирования все отношения, связанные с деятельностью не только военной, но и другой государственной авиации. Разработка международных норм в этой области могла бы значительно усложнить и затянуть процесс принятия нового многостороннего международно-правового акта.

СССР отказался участвовать в работе Чикагской конференции. Основной причиной отказа, как писала газета «Таймс» от 30.10.1944, было «приглашение на данный международный форум Испании, Португалии и Швейцарии — государств, которые в течение ряда лет проводили враждебную в отношении Советского Союза политику» [Schenkman J., 1955: 175]. Согласно мнениям специалистов, отсутствие СССР на конференции «явилось большим разочарованием, поскольку СССР представлял самую большую сухопутную территорию в мире и играл важную роль в послевоенных договоренностях» [Мильде М., 2017: 32]. Отметим, что Советский Союз присоединился к Чикагской конвенции позже — в 1970 г.

## **2. Проблемы обеспечения всеобъемлющей безопасности аэронавигации**

Чикагская конвенция распространяет свое действие исключительно на гражданские воздушные суда. Следствием этого стало то, что она, с одной стороны, не смогла полноценно заменить Парижскую конвенцию 1919 г. в области регулирования международной аэронавигации и, с другой стороны, создать условия для реализации одной из основных функций международного воздушного права — обеспечить максимальное единообразие национальных воздушных законодательств, регламентирующих организацию, выполнение и обеспечение полетов любых видов воздушных судов.

Таким образом, лишившись международно-правовой основы для унификации национальных воздушных законодательств, государства на основе ст. 1 Чикагской конвенции стали самостоятельно формировать правовые режимы своего суверенного воздушного пространства. При этом государства вряд ли руководствовались п. 4 ст. 3 Чикагской конвенции, обязываю-

щим при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов. Государства приняли единые правила, призванные обеспечить равноценную безопасность аэронавигации гражданских и государственных воздушных судов.

### **2.1. Проблемы регулирования аэронавигации за пределами государственных территорий**

Чикагская конвенция практически не решила одной из основных общих задач — формирования международно-правовой базы регулирования аэронавигации за пределами государственной территории. В этом отношении ст. 12 Конвенции устанавливает лишь следующее: «Над открытым морем действующими являются правила полетов, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией. Каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты».

На данную статью Конвенции имеется множество нареканий. В частности, отмечается, что она не устанавливает правил, действующих в воздушном пространстве над Антарктикой и другими территориями, на которые не распространяется государственный суверенитет. По другому утверждению, непонятно, какие правила имеются в виду в этой статье. Приходится лишь догадываться, что речь идет о положениях, закрепленных в Приложении 2 к Конвенции, так как сама ст. 12 отсылает к «регламентам», которых не существует в природе. Дело осложняется и тем, что приложения к Чикагской конвенции (в отличие от приложений к Парижской конвенции 1919 г.) не являются неотъемлемой ее частью и, следовательно, не имеют такой же юридической силы, как сама Чикагская конвенция. Поэтому правила, размещенные в указанных приложениях, также применимы только к гражданским воздушным судам. Следует добавить, что в соответствии с п. «b» ст. 54 Чикагской конвенции Совет Международной организации гражданской авиации (далее — ИКАО) принимает «стандарты» и «рекомендуемую практику», которые в указанном п. «b» ст. 54 «для удобства» именуются «Приложениями к настоящей Конвенции»<sup>3</sup>. Таким образом, Чикагская конвенция не определила статуса приложений к ней, чем породила непрекращающиеся дискуссии об их месте в системе источников международного воздушного права.

Отметим, что и позиции ученых по этой проблематике различаются. Одни ученые относят приложения к актам ИКАО [Milde M., 1994: 416], дру-

---

<sup>3</sup> Doc. ICAO 7300/9. Available at: URL: [www.icao.int/publications/Documents/7300\\_cons.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf) (дата обращения: 08.04.2019)

гие — к вспомогательным источникам международного воздушного права [Бордунов В.Д., 2006: 401]. Для нас более приемлемой является позиция Г.И. Тункина и Е.А. Шибаевой, по мнению которых «приложения являются полноценными источниками — международными договорами» [Тункин Г.И., 2009: 91], «а не актами ИКАО — международной межправительственной организации» [Шибаева Е.А., 1962: 15].

К настоящему моменту действует 19 приложений к Чикагской конвенции, которые содержат нормы, непосредственно регламентирующие процесс международной аэронавигации и деятельности гражданской авиации, обеспечивающий эффективность, регулярность и безопасность международных воздушных сообщений.

Признавая важность этих приложений, очевидно, государствам необходимо установить их правовой статус посредством внесения дополнения в Чикагскую конвенцию, определяющего приложения неотъемлемой ее частью (как это сделано, например, в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (ст. 318)<sup>4</sup> и в Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 г. (ст. 1)<sup>5</sup>). Более того, в процессе реализации этого дополнения необходимо в приложениях к Конвенции 1944 г. оставить только «стандарты», а «рекомендуемую практику» отнести к актам, принимаемым ИКАО. При этом следует сохранить упрощенный порядок принятия государствами новых «стандартов». Однако такого решения будет недостаточно, чтобы обеспечить безопасность аэронавигации за пределами государственной территории, так как стандарты Приложения 2 действуют только в отношении гражданских воздушных судов.

## **2.2. К вопросу о едином международно-правовом режиме воздушного пространства**

Отсутствие единого для гражданских и государственных воздушных судов международно-правового режима воздушного пространства за пределами государственных территорий вынудило прибрежные государства управлять воздушным движением в установленных для них региональными международными договорами районах полетной информации (далее — РПИ) в соответствии с национальными правилами, разработанными на основе стандартов, опубликованных в Приложении 11 к Чикагской конвенции. Государства, не имеющие выхода к морю, воздушные суда которых

---

<sup>4</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10.12. 1982 // СЗ РФ. 1997. № 48. Ст. 5493.

<sup>5</sup> Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. (Конвенция SAR-79) / Серия «Судовладельцам и капитанам». Выпуск № 12. СПб., 2005. 150 с.

выполняют полеты в указанных РПИ, безоговорочно приняли данный порядок управления, что дает специалистам основания говорить о «сформировавшемся международно-правовом обычае: осуществление юрисдикции прибрежными государствами в области аэронавигации в установленных для них РПИ». На уровне доктрины предлагается придать этой норме договорный характер [Сокова Е.А., 2019: 11,12].

На наш взгляд, нынешняя международно-правовая регламентация использования воздушного пространства, особенно за пределами государственных территорий, только в отношении гражданских воздушных судов без учета иной деятельности, связанной с использованием такого пространства (полеты государственных и экспериментальных воздушных судов, баллистических и других ракет, космических объектов и т.п.), не может в должной мере обеспечить безопасность всеобщей аэронавигации. В сложившейся ситуации наиболее приемлемым решением указанной проблемы было бы принятие специального многостороннего международного договора в области аэронавигации с рабочим названием «Конвенция об аэронавигации» с сохранением Чикагской конвенции как основного международно-правового акта, регулирующего деятельность воздушного транспорта.

### **3. Проблемы обеспечения безопасности полетов**

Статья 4 Чикагской конвенции определяет один из отраслевых принципов международного воздушного права — «неиспользование гражданской авиации в целях, не совместимых с данной Конвенцией». Поскольку Чикагская конвенция принималась во время Второй Мировой войны, государства при разработке ее положений исходили из того, что гражданская авиация широко использовалась для транспортировки грузов военного назначения и применялась в целях непосредственного обеспечения боевых действий (например, для десантирования). Исходя из этого, государства решили запретить использование гражданской авиации для осуществления указанной деятельности в мирное время. Однако после Второй Мировой войны, а точнее с 1960-х годов, государства, их юридические и физические лица стали использовать и продолжают использовать гражданскую авиацию в целях военной разведки на иностранных территориях, для незаконной перевозки оружия, психотропных, радиоактивных и отравляющих веществ. Возрастающую тревогу вызывает и нелегальная транспортировка наркотиков с использованием гражданских воздушных судов и аэродромов.

При принятии Конвенции 1944 г. государства вряд ли могли предположить, что гражданскую авиацию будут использовать в подобных незаконных целях. По мнению специалистов, «чтобы избежать различного рода

толкований, установленный ст. 4 принцип, несомненно, требует раскрытия, например, путем перечисления наиболее опасных действий, которые не должны совершаться с использованием гражданской авиации» [Лули Р., 2015: 11]. Для этого можно было бы использовать, в частности, диспозиции норм Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении гражданской авиации 2010 г.<sup>6</sup>

### **3.1. Проблемы адекватного противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации**

До 1950-х годов противоправные действия в отношении безопасности гражданской авиации, такие как захват и угон воздушных судов, носили эпизодический характер, и поэтому вопросы международно-правового противодействия подобным опасным явлениям в Чикаго не рассматривались. Как следствие, Чикагская конвенция не содержит ни одной статьи, касающейся обеспечения авиационной безопасности. К началу 1960-х годов акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, к сожалению, приобрели массовый характер. В ответ на это государства под эгидой ИКАО приступили к формированию международно-правовой основы для преследования лиц, совершивших противоправные акты в отношении воздушного транспорта. Впоследствии были приняты многосторонние договоры, именуемые в доктрине международного права как «секторальные» антитеррористические акты [Herik L., Shrijver N., 2013: 153]. К ним относятся Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна (Токио, 14.09.1963)<sup>7</sup>, Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16.12.1970)<sup>8</sup>, Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23.09.1971)<sup>9</sup>, Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10.09.2010)<sup>10</sup>.

Все эти международно-правовые акты в основном направлены на уголовное преследование физических лиц за противоправные действия в отноше-

---

<sup>6</sup> Doc. ICAO 9960. Available at: URL: <https://www.icao.int/Meetings/wrdss2012/Documents/9960.pdf> (дата обращения: 08.04.2019)

<sup>7</sup> Doc. ICAO 8364. Available at: URL: <https://www.afeonline.com/shop/icao-doc-8364.html> (дата обращения: 08.04.2019)

<sup>8</sup> Doc. ICAO 8920. Available at: URL: <http://aviadocs.com/icaodocs/Docs/8920.pdf> (дата обращения: 08.04.2019)

<sup>9</sup> Doc. ICAO 9518. Available at: URL: <http://aviadocs.com/icaodocs/Docs/9518.pdf> (дата обращения: 08.04.2019)

<sup>10</sup> Doc. ICAO 9960. Available at: URL: <http://aviadocs.com/icaodocs/Docs/9960.pdf> (дата обращения: 08.04.2019)

нии гражданской авиации. Особенно опасными деяниями являются террористические акты, совершаемые на воздушных судах и в аэропортах, а также террористические атаки с использованием гражданских воздушных судов в качестве оружия для уничтожения людей и объектов<sup>11</sup>. Такие преступления организуют и осуществляют, как правило, лица, входящие в террористические и крайне экстремистские организации, которых вряд ли можно остановить угрозой уголовного наказания и тем самым предотвратить террористические акты. Эффективность борьбы с такого рода серьезными противоправными деяниями зависит в первую очередь от действенности международно-правовых механизмов, регламентирующих превентивную деятельность государств, прежде всего в аэропортах, а также на аэродромах авиации общего назначения, где базируются воздушные суда, которые «наиболее уязвимы и легко приспособляемы для использования в качестве оружия для уничтожения людей и объектов» [Эргот А.А., 2013: 9].

К сожалению, современное международное право не содержит норм, определяющих права и, главное, обязанности государств по предупреждению и пресечению противоправных действий на воздушном транспорте. Поэтому специалисты считают «необходимым внесение в Чикагскую конвенцию дополнения в виде новой главы с названием “Безопасность”, определив в ней права, обязанности и ответственность государств по недопущению и пресечению актов, направленных против безопасности гражданской авиации» [Григорян П.А., 2018: 11].

### **3.2. Вопросы ответственности в международном воздушном праве**

Особое место в деле борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации занимает вопрос об ответственности за вред, причиненный в результате террористического акта на борту воздушного судна, выполняющего международную воздушную перевозку. В соответствии с Конвенцией для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28.05.1999; далее — Монреальская конвенция)<sup>12</sup> ответственность за вред, причиненный пассажиру и грузу, несет перевозчик (т.е. авиакомпания). Перевозчик освобождается от ответственности, если вред возник вследствие действий самого потерпевшего или в результате обстоятельств, которые не подпадают под квалифи-

<sup>11</sup> Declaration on Measures of Civil Aircraft As Weapons of Destruction and other Terrorist Acts Involving Civil Aviation. ICAO Assembly Resolution A33-1, 2001. Available at: URL: [https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2033rd%20Session/plugin-resolutions\\_a33.pdf#page=3](https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2033rd%20Session/plugin-resolutions_a33.pdf#page=3) (дата обращения: 08.04.2019)

<sup>12</sup> Doc. ICAO 9740. Available at: URL: <http://aviadocs.com/icaodocs/Docs/9740.pdf> (дата обращения: 08.04.2019)

кацию террористического акта. Учитывая, что авиакомпании не участвуют в обеспечении авиационной безопасности и не могут предотвратить террористический акт на борту принадлежащего им воздушного судна, следует признать необходимость внесения соответствующих изменений в ст. 18 и 20 Монреальской конвенции, освобождающих перевозчика от ответственности в подобных обстоятельствах. Ответственность за вред, причиненный пассажирам, грузовладельцам и третьим лицам в случае террористического акта на борту воздушного судна, должно нести государство, из аэропорта которого был произведен вылет перед совершившейся трагедией, где процедуры обеспечения безопасности осуществляют государственные службы или организации, уполномоченные для этого государством. Указанная ответственность государств должна быть установлена нормой, закрепленной в предлагаемой новой главе Чикагской конвенции — «Безопасность».

Вопрос об ответственности государств в международном публичном праве в целом и в международном воздушном праве, в частности, является очень трудным и весьма актуальным. Обоснованно считается, что «ответственность является сердцем международного права» [Reuter P., 1991: 390]. Дело усложняется тем, что государства в своей договорной практике стремятся избегать принятия норм о своей международной ответственности, в том числе материальной ответственности за вред (ущерб), причиненный их органами и должностными лицами. Исключением, пожалуй, является международное космическое право, где такая ответственность установлена в Договоре о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 г. (ст. VI)<sup>13</sup>, а также в Конвенции о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 г.<sup>14</sup>

Следует напомнить, что Юридический комитет ИКАО на протяжении 40 лет обсуждает, однако не может решить вопрос об ответственности органов управления воздушным движением. До сих пор не установлена ответственность государств за сертификацию воздушных судов и международных аэропортов. По мнению специалистов, также требует международно-правового решения вопрос об ответственности государств за аттестацию авиационного персонала, прежде всего экипажа воздушного судна, сотрудников органов управления воздушным движением, работников аэропортов и аэродромов, открытых для международных полетов [Дементьев А.А., 2015: 11].

---

<sup>13</sup> Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXX. М., 1976. С. 41–45.

<sup>14</sup> Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 г. // Там же. Вып. XXIX. М., 1975. С. 95–101.

### **3.3. Вопрос пересечения суверенного воздушного пространства государств**

Проблемными остаются положения ч. 1 ст. 5 Чикагской конвенции, допускающие полеты гражданских воздушных судов с некоммерческими целями без разрешений иностранного государства, в воздушном пространстве которого они планируются. Трудно угадать, на чем основывались участники Чикагской конференции, принимая указанную норму, так как национальные воздушные законодательства практически всех государств уже тогда содержали положения, устанавливающие разрешительный порядок влета в свое воздушное пространство для всех категорий воздушных судов вне зависимости от целей их полета. По данному вопросу между доктриной и практикой наличествуют серьезные противоречия. В частности, С.В. Черниченко утверждает, что «в международном воздушном праве сложился обычай, фактически отменяющий ст. 5 Чикагской конвенции 1944 г.» [Черниченко С.В., 2008: 85]. Однако этот вывод не подтверждается практикой. Например, М. Руст, совершивший 28.05.1987 посадку на Красной площади, не признавал себя нарушителем государственной границы СССР, обосновывая это положением ст. 5 Чикагской конвенции. Часто другие нарушители воздушных государственных границ объясняют свои действия, оперируя именно указанной статьей.

На фоне сказанного очевидна необходимость изменения ст. 5 Чикагской конвенции в соответствии с фактически существующим правовым режимом пересечения воздушного пространства других государств.

### **3.4. Проблемы правомерности применения оружия в отношении гражданских воздушных судов**

Статья 3 bis Чикагской конвенции устанавливает обязанность государств «воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете»; в случае перехвата «не должны ставиться под угрозу находящиеся на борту лица и безопасность воздушного судна». Данные положения разрешают применять оружие только в случае самообороны, предусмотренной ст. 51 Устава ООН. Естественный вопрос: можно ли применить оружие в отношении, например, гражданского воздушного судна авиации общего назначения (личного самолета или вертолета), которое используется террористами в качестве оружия для уничтожения людей или объектов? Следует ответить и на другой вопрос: каким образом следует толковать слово «воздерживаться» (англ. — refrain)? По всей вероятности, это слово означает долготерпение, которое рано или поздно заканчивается, когда, например, через государственную границу перевозят с помо-

щью гражданских воздушных судов наркотики, оружие и другие вещества и предметы, изъятые из гражданского оборота. Если же государство применит оружие в указанных случаях, то будут или нет такие действия правомерными, Конвенция ответа не дает. Такая ситуация, несомненно, вызовет дискуссии в мировом сообществе, а выводы о виновности или невинности государства, применившего оружие, как показывает практика, будут политизированы.

Проблему создает и применение ст. 9 Чикагской конвенции «Запретные зоны». Положения данной статьи носят диспозитивный характер. Поэтому установление таких запретных зон, например, над районами боевых действий, оставляется на усмотрение государств. Но не все государства способны оценить степень опасности боевых действий для полетов гражданских воздушных судов. Примером этого является малазийский пассажирский «Боинг-777», сбитый 17.06.2014 в воздушном пространстве Украины. Если бы ст. 9 Чикагской конвенции имела императивный характер, то власти Украины были бы обязаны установить запретную зону и тем самым прекратить полеты над районом боевых действий и предотвратить трагедию.

Проблема усложняется еще и тем, что ст. 9 Чикагской конвенции применима только к суверенному воздушному пространству, в то время как чаще всего опасная гражданским воздушным судам деятельность (например, стрельбы, пуски ракет, полеты боевой авиации и т.п.) осуществляется в воздушном пространстве за пределами государственных территорий. Государства при осуществлении указанной деятельности руководствуются общепризнанным принципом «свободы полетов над открытым морем», установленным ст. 87 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Ранее этот принцип был закреплен в Женевской конвенции об открытом море 1958 г.<sup>15</sup> К сожалению, государства не реагировали на появление данного принципа адекватными изменениями положений ст. 9 Чикагской конвенции, а пошли по пути формирования правового обычая в виде объявления в таком воздушном пространстве «опасных зон». На наш взгляд, нет оснований говорить, что такой обычай действительно сформировался. Практика показывает другое. Так, 3.06. 1988 американской ракетой был сбит над открытым морем иранский пассажирский самолет «Аэробус». В 2001 г. во время учений войск противовоздушной обороны Украины был уничтожен российский пассажирский самолет «Ту-154», выполнявший полет в международном воздушном пространстве над Черным морем. Трагедии не были предотвращены потому, что авиационные администрации США и Украины заблаговременно не объявили «опасных зон» в районах военных мероприятий.

---

<sup>15</sup> Конвенция об открытом море 1958 г. // Там же. Выпуск XXII. М., 1967. С. 222–232.

Важно отметить, что национальные администрации, деятельность которых связана с обеспечением безопасности полетов, практически не воспринимают, а в большинстве своем даже не знают, что такая обычная норма существует, и, следовательно, не трансплантируют ее в национальные законодательства. В результате авиационный персонал не применяет положений обычных норм. ИКАО, отвечающая за внесение изменений в Чикагскую конвенцию, безусловно, знает о таком положении, однако не принимает мер для придания практике договорного оформления путем соответствующего дополнения ст. 9 Чикагской конвенции.

### **3.5. Вопрос о классификации воздушных судов**

Статья 3 Чикагской конвенции подразделяет все воздушные суда на гражданские и государственные. К государственным воздушным судам данная статья относит только используемые на военной, таможенной и полицейской службах. Исходя из этого, можно предположить, что все остальные воздушные суда являются гражданскими. Однако на практике мы имеем дело с разнообразием; воздушные суда различных типов и предназначений используются и на других государственных службах, (служба чрезвычайных ситуаций и гражданской обороны, почтовая служба, служба береговой охраны и др.). При этом единственным формальным признаком принадлежности воздушного судна к государственной или гражданской авиации является факт его регистрации в национальных реестрах (либо в реестре государственных воздушных судов, либо в реестре гражданских воздушных судов соответственно). Такая регистрация осуществляется в зависимости от цели дальнейшего использования воздушного судна после его приобретения у завода-изготовителя.

Но помимо гражданских и государственных воздушных судов во многих государствах, где осуществляются конструирование, испытания и производство воздушных судов, существует еще такая категория летательных аппаратов, как «экспериментальные воздушные суда». Такие воздушные суда прежде их регистрации как гражданские или государственные, выполняют опытно-конструкторские и заводские (производственные) испытательные полеты, а также показательные полеты (в том числе международные), требующие специальной организации воздушного пространства и аэронавигационного обеспечения. Таким образом, «экспериментальное воздушное судно» можно определить как воздушное судно, учтенное полномочным государственным органом и проходящее опытно-конструкторские или производственные испытания. Сказанное дает основание говорить о необходимости изменения ст. 3 Чикагской конвенции, так как без четкой и полной

классификации воздушных судов невозможно установить международно-правовые нормы, которые должны к ним применяться.

Ст. 3 Конвенции не устанавливает классификации гражданских воздушных судов в зависимости от целей их использования. Однако анализ статей 5 и 6 этой Конвенции позволяет сделать вывод, что гражданские воздушные суда могут использоваться как в некоммерческих (т.е. осуществлять международные воздушные перевозки и авиационные работы не «за вознаграждение или по найму»), так и в коммерческих целях (т.е. осуществлять международные воздушные перевозки пассажиров, груза и почту, а также выполнять авиационные работы «за вознаграждение или по найму»). По этим признакам гражданские воздушные суда можно подразделить соответственно на некоммерческие («воздушные суда авиации общего назначения») и коммерческие воздушные суда.

По нашему мнению, указанную классификацию необходимо отразить в ст. 3 Конвенции, так как требования, предъявляемые к эксплуатации воздушных судов авиации общего назначения и коммерческих воздушных судов, различны. Эти требования содержатся в Приложении 6 к Чикагской конвенции (Часть I «Международный коммерческий воздушный транспорт»<sup>16</sup>; Часть II «Международная авиация общего назначения»<sup>17</sup>). Такое дополнение ст. 3 данной Конвенции, по нашему убеждению, позволит сделать применимым указанное Приложение 6, так как понятие «авиация общего назначения» в Чикагской конвенции отсутствует.

### **3.6. Проблемы помощи воздушным судам, терпящим бедствие за пределами государственных территорий**

Статья 25 Чикагской конвенции обязывает государства оказывать помощь воздушным судам, терпящим бедствие на их территориях, и при этом разрешает собственникам этих воздушных судов или властям государства их регистрации оказывать меры помощи, какие могут диктоваться данными обстоятельствами. Однако статья не определяет, какое государство должно оказывать помощь воздушным судам, терпящим бедствие за пределами государственных территорий. Данный пробел государства неправомерно попытались заполнить в Приложении 12 (п. 2.1.1.1). По ст. 25 Конвенции оно должно регламентировать порядок сотрудничества государств только при организации поиска пропавшего воздушного судна, а не устанавливать про-

---

<sup>16</sup> Приложение 6 к Чикагской конвенции 1944 г. Часть I. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты. Available at: URL: [http://www.6pl.ru/asmap/Annexes//an06\\_p1\\_cons\\_ru.pdf](http://www.6pl.ru/asmap/Annexes//an06_p1_cons_ru.pdf) (дата обращения 15.05.2019)

<sup>17</sup> Там же. Часть II. Международная авиация общего назначения. Самолеты. Available at: URL: [http://www.6pl.ru/asmap/Annexes//an06\\_p2\\_cons\\_ru.pdf](http://www.6pl.ru/asmap/Annexes//an06_p2_cons_ru.pdf) (дата обращения 15.05.2019)

цедуры помощи терпящим бедствие. При этом Приложение обязывает государства (имеются в виду прибрежные государства) на основе региональных аэронавигационных соглашений устанавливать районы поиска и спасания, в которых они должны оказывать помощь воздушным судам, терпящим бедствие. Границы таких районов по возможности должны совпадать с границами районов полетной информации и с границами морских районов поиска и спасания. Однако в соответствии с Международной конвенцией по поиску и спасанию на море 1979 г. морские районы поиска и спасания государства могут не устанавливать, а помощь в таких случаях оказывается (в том числе и воздушным судам) путем координации действий соответствующих служб прибрежных государств.

На практике аэронавигационная служба должна определить место нахождения терпящего бедствие воздушного судна в его районе полетной информации. Непосредственно спасательными работами занимаются государства, чьи силы и средства находятся ближе к месту нахождения воздушного судна, терпящего бедствие. Поэтому установление границ районов поиска и спасания воздушных судов нецелесообразно. Предусмотренное ст. 25 Конвенции участие иностранных собственников воздушных судов или властей государств их регистрации в помощи терпящим бедствие (а не потерпевшим) непрактично, так как спасательные работы требуют оперативных действий в весьма сжатые сроки подготовленным персоналом.

Изложенное дает основание констатировать, что положения ст. 25 Чикагской конвенции и Приложения 12 не соответствуют в должной мере современной практике, следовательно, они нуждаются в пересмотре с учетом требований ст. 98 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., которая обязывает государства вменить «в обязанность капитана любого судна, плавающего под его флагом, в той мере, в какой капитан может это сделать, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж или пассажиров, оказывать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель».

По нашему мнению, оптимальным вариантом ст. 25 Чикагской конвенции может стать следующая ее редакция: «Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать все возможные меры по поиску и оказанию помощи воздушным судам, терпящим и потерпевшим бедствие на его территории. Поиск пропавших воздушных судов и оказание им помощи за пределами государственных территорий осуществляется в соответствии с региональными договоренностями прибрежных государств и процедурами, рекомендуемыми в соответствии с настоящей Конвенцией. Договаривающиеся государства обязаны вменить в обязанность командирам воздушных судов, принявшим сигнал бедствия, сообщать об этом соответствующему компетентному органу государства, над территорией которого или в райо-

не полетной информации которого находится воздушное судно, принявшее сигнал бедствия».

### 3.7. Проблемы расследования авиационных происшествий

Очевидно, что предотвращение трагедий, таких как уничтожение российского «Ту-154» в международном воздушном пространстве над Черным морем в 2001 г. и малазийского «Боинга-777» над территорией Украины в 2014 г., в будущем во многом будет зависеть от результатов расследований этих авиационных происшествий.

По ст. 26 Чикагской конвенции государство, на территории которого произошло авиационное происшествие с иностранным воздушным судном, повлекшее смерть пассажиров, «назначает расследование обстоятельств происшествия в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации». Как мы видим, данная статья четко указывает государство, которое должно проводить расследование авиационного происшествия. ИКАО в соответствии с этой статьей рекомендует государству, проводящему расследование, использовать для этих целей процедуры, предусмотренные в Приложении 13 к Конвенции. По мнению С.В. Черниченко, подобные процедуры должны регламентироваться процессуальными нормами международного права [Черниченко С.В., 2008: 60], которые, по утверждению другого ученого, призваны «обслуживать правоприменение материальных норм государствами и международными организациями» [Шумилов В.М., 2008: 397].

Сказанное означает, что положения Приложения 13 должны содержать только процессуальные нормы, которые не могут изменять или дополнять материальные нормы ст. 26 Чикагской конвенции. Тем не менее, п. 5.1 Приложения 13 содержит материальные нормы, которые неправомерно изменяют положения ст. 26 Конвенции, оставляя право государству, на территории которого произошло происшествие, «передать целиком или частично проведение расследования другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий по взаимной договоренности и согласию».

Именно в таком искаженном порядке действовали власти Украины, передав расследование происшествия с малазийским «Боингом-777» Нидерландам, преследуя, очевидно, единственную цель — усложнить и запутать процесс расследования и тем самым скрыть истинные причины катастрофы, чтобы избежать ответственности за гибель граждан различных государств.

Статья 26 Чикагской конвенции дает право участвовать в расследовании авиационного происшествия в качестве наблюдателя только представителю государства регистрации воздушного судна, потерпевшего катастрофу. Тем

не менее п. 5.18 Приложения 13 неправомерно расширяет круг участников расследования, привлекая к нему государство эксплуатанта, государство разработчика и государство изготовителя, предоставляя им право «назначать уполномоченных представителей» (а не наблюдателей) для участия в этой сложной и чрезвычайно важной процедуре.

Кроме того, ст. 26 Конвенции не регламентирует порядка расследований авиационных происшествий, произошедших за пределами государственных территорий. Этот пробел государства попытались заполнить пунктом 5.3 Приложения 13, определив, что «если невозможно определенно установить, что место авиационного происшествия или серьезного инцидента находится на территории какого-либо государства, государство регистрации назначает расследование авиационного происшествия или серьезного инцидента. Однако оно может передать целиком или частично проведение расследования другому государству по взаимной договоренности и согласию». Такой подход порождает дополнительные трудности. Во-первых, появляется такое понятие, как «серьезный инцидент», не предусмотренное ст. 26 Конвенции. Во-вторых, предоставлять право назначать расследование государству регистрации воздушного судна, потерпевшего бедствие, нецелесообразно, так как это государство практически во всех случаях будет находиться на значительном удалении от места бедствия, а договориться с приемлемым для этих целей прибрежным государством о расследовании будет весьма затруднительно. На такие переговоры будет затрачено много времени, а расследование необходимо начать незамедлительно и закончить в возможно более короткие сроки для доведения причины бедствия до эксплуатантов воздушного транспорта в целях проведения необходимых действий в области безопасности полетов.

Очевидно, что упомянутые недостатки ст. 26 Чикагской конвенции можно устранить путем ее пересмотра. Для этого, на наш взгляд, необходимо изменить название статьи, добавив союз «и», а также слово «инцидентов». Кроме того, все материальные нормы Приложения 13, определяющие государства, которые назначают расследования авиационных происшествий и инцидентов и определяют участвующих в таких расследованиях, и нормы, устанавливающие их права, обязанности и ответственность, включая положения о возможности передать право назначать расследование государствам не места события, необходимо перенести в ст. 26 Конвенции. В данной статье также следует определить, что за пределами государственных территорий расследование авиационных происшествий или инцидентов назначает прибрежное государство, в районе полетной информации которого они произошли. Ведь прибрежные государства осуществляют юрисдикцию в области аэронавигации, включая управление воздушным движением, в своих

районах полетной информации на основании международного правового обычая, и поэтому только они доподлинно могут быть осведомлены о месте, времени и обстоятельствах авиационного происшествия или инцидента. В ст. 26 Конвенции также необходимо указать причины, вследствие которых государство места происшествия (инцидента) или государство, в чьем районе полетной информации оно произошло, могут посредством международного договора передать свое право назначать расследование авиационного происшествия (инцидента) другому государству, которое в последующем будет нести ответственность за его результаты (т.е. за установление причины произошедшего).

На эти и другие недостатки Конвенции неоднократно указывали отечественные и иностранные ученые-правоведы [Малеев Ю.Н., 1986: 15]; [Самородова Е.Н., 2009: 5]<sup>18</sup>. Они предлагали либо полностью пересмотреть Чикагскую конвенцию, либо принять новую конвенцию (отменяющую Чикагскую), действие которой распространялось бы на любую деятельность, связанную с использованием воздушного пространства. Вопрос о необходимости радикального пересмотра Чикагской конвенции поднимался правоведами на Всемирной авиатранспортной конференции (Монреаль, 1994 г.)<sup>19</sup>. Однако с категорическими возражениями против внесения даже текстуально небольших, но существенных изменений в Конвенцию выступило руководство ИКАО и представители США. Государства-члены ИКАО также не поднимали вопрос о пересмотре данной Конвенции на официальном уровне.

## **Заключение**

Сравнительно-правовой анализ показывает, что Чикагская конвенция не сформировала полноценного правового режима использования воздушного пространства и деятельности гражданской авиации как над государственной территорией, так и за ее пределами. Ничем не оправданная поспешность в организации и проведении Международной конференции по вопросам гражданской авиации (в декабре 1944 г.) не принесла ее инициатору абсолютных преимуществ на мировом рынке воздушных перевозок, однако породила в международном воздушном праве множество существующих поныне проблем. Все попытки властей США добиться включения в текст Чикагской конвенции положений о «свободах воздуха» и «беспрепятствен-

---

<sup>18</sup> Доклад Всемирной авиатранспортной конференции по регулированию международного воздушного транспорта: сегодня и в будущем. Doc. ICAO 9644. Available at: URL: <https://store.icao.int/report-of-the-world-wide-air-transport-conference-on-international-air-transport-regulation-present-and-future-doc-9644-english-printed.html> (дата обращения 15.05.2019)

<sup>19</sup> Там же.

ном транзите» не увенчались успехом из-за категорических возражений делегаций других государств, в том числе Великобритании, Новой Зеландии, Канады и Австралии.

Принятие в 1944 г. Чикагской конвенции после Парижской конвенции 1919 г. по некоторым ключевым аспектам нельзя считать образцом прогрессивного развития международного воздушного права, что обычно происходит при принятии нового международно-правового акта, а скорее можно считать регрессом в международном нормотворческом процессе.



## **Библиография**

- Бордунов В.Д. Международное воздушное право. М.: Научная книга, 2006. 464 с.
- Грабарь В.Э. История воздушного права / Вопросы воздушного права: Сборник трудов. Вып. I. М.: Авиахим, 1927. С. 39–56.
- Григорян П.А. Международно-правовой режим авиационной безопасности: автореф. дис. ... к.ю.н. М., 2018. 25 с.
- Грязнов В.С. Коммерческие права в международных воздушных сообщениях / Международное воздушное право. Книга 1 / отв. ред. Мовчан А.П. М.: Наука, 1980. С. 128–167.
- Дементьев А.А. Институт ответственности в международном воздушном праве: автореф. дис. ... к.ю.н. М., 2015. 28 с.
- Лули Р. Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации: международно-правовые аспекты: автореф. дис. ... к.ю.н. М., 2015. 27 с.
- Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. М.: Международные отношения, 1986. 240 с.
- Мильде М. Международное воздушное право и ИКАО. СПб.: Институт AERONHELP, 2017. 430 с.
- Перетерский И.С. Воздушное право. М.: Вестник Воздушного Флота, 1923. 143 с.
- Самородова Е.А. Международно-правовые проблемы разработки и принятия универсальной (всеобщей) Конвенции по воздушному праву: автореф. дис. ... к.ю.н. М., 2009. 32 с.
- Сокова Е.А. Международно-правовое регулирование использования воздушного пространства за пределами государственных территорий: автореф. дис. ... к.ю.н. М., 2019. 26 с.
- Тункин Г.И. Теория международного права. М.: Зерцало, 2009. 396 с.
- Черниченко С.В. Источники международного права. Нормы и принципы международного права / Международное право под ред. А.А. Ковалева, С.В. Черниченко. М.: Омега, 2008. С. 49–93.
- Шиббаева Е.А. Специализированные учреждения ООН. М.: Изд-во МГУ, 1962. 32 с.
- Шумилов В.М. Международное право. М.: Велби, 2008. 486 с.
- Эргот А.А. Международно-правовые проблемы регулирования деятельности авиации общего назначения: автореф. дис. ... к.ю.н. М., 2013. 20 с.
- Ambrosini A. (1938) Souverainete et trafic aerien international de la Convention de Paris de 1919 a celle de Montrux de 1936. Revue aeronautique international, vol. 28, p. 120–135.

Herik L., Shrijver N. Counter-Terrorism Strategies in a Fragmented International Legal Order. Meeting the Challenges. Cambridge: Cambridge University Press, 2013. 760 p.

Milde M. The Chicago Convention — air major attendants necessary of desirable 50 years later. *Annals of Air and Space Law*, 1994, vol. XIX, p. 401–426.

Reuter P. Trois observations sur la codification de la responsibility international des Etats pour fait illicite / Virally M.M. (ed.) *Le droit internationale au service de la paix, de la justice et du developpement*. Paris: Pedone, 1991. P. 389–398.

Schenkman J. *International Civil Aviation Organization*. Geneva: Droz, 1955. 410 p.

---

## Pravo. Zhurnal Vyshey Shkoly Ekonomiki. 2019. No 3

### “Old” but Modern Problems of International Air Law



**Aslan K. Abashidze**

Professor, Department of International Law, Russian Peoples' Friendship University, Doctor of Juridical Sciences. Address: 6 Miklukho-Maklaya Str., Moscow 117198, Russian Federation. E-mail: abashidze-akh@rudn.ru



**Aleksander I. Travnikov**

Associate Professor, Department of International Law, Russian Peoples' Friendship University, Candidate of Juridical Sciences. Address: 6 Miklukho-Maklaya Str., Moscow 117198, Russian Federation. E-mail: alex\_travnikov@inbox.ru



#### **Abstract**

The article provides a comparative analysis of the provisions of the 1919 Convention on the Regulation of Aerial Navigation and the 1944 Convention on International Civil Aviation. The analysis identified imperfections of the 1944 Convention still remaining the major international legal act on the regulation of air navigation processes. It is proposed recommendations to improve key areas of international air law regulation. Special attention is paid to the activities of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in the development of draft international treaties, adoption of standards and recommended practices aimed at unifying national air laws establishing permits for aircraft to enter other states and regulate the procedure of designation prohibited and dangerous zones. In consequence of the comparison difference in the legal status of annexes to both Conventions mentioned is established. The problems of the international legal classification of aircraft, the legality of the use of weapons against civil aircraft that violate the state border or used for illegal purposes that are incompatible with the provisions of the 1944 Convention are analyzed in details. The facts of the realization by coastal states of jurisdiction in air navigation in the flight information areas established on the basis of the relevant regional treaties, have been studied as the confirmation of the international legal custom. The article contains recommendations for all users of the airspace to creation of a common international legal regime of flights of aircraft, rocket launches, guided missiles, ascents and descents of space objects. It is substantiated a necessity of determining international legal responsibility of states for damage caused as a result of an illegitimate act in relation to civil aviation, by amending the 1944 Convention on International Civil Aviation. It is described possible international legal procedures for interaction between search and rescue and air navigation services of the states realizing jurisdiction outside sovereign

territories, and makes the suggestions to bring them in line with practice of relief operations on the sea. Also the article focuses on analyzing issues of international legal regulation of investigations of accidents and incidents aimed at identifying true causes of the incident and communicating results of investigations to air transport operators and aircraft manufacturers to prevent similar catastrophes in the future.



## Keywords

international air law; civil and state aviation; flight information regions; flight safety; air traffic control; investigation of air accidents.

**For citation:** Abashidze A.Kh., Travnikov A.I. (2019) "Old" but Modern Problems of International Air Law. *Pravo. Zhurnal Vysshey shkoly ekonomiki*, no 3, pp. 181–202 (in Russian)

DOI: 10.17-323/2072-8166.2019.3.181.202



## References

- Ambrosini A. (1938) Souverainete et trafic aerien international de la Convention de Paris de 1919 a cella de Montrux de 1936. *Revue aeronautique internationale*, no 28, pp. 120–135 (in French)
- Bordunov V.D. (2006) *International Air Law*. Moscow: Nauchnaya kniga, 464 p. (in Russian)
- Chernichenko S.V. (2008) Sources of International Law. Norms and Principles of International Law. In: Kovalev A.A., Chernichenko S.V. (eds.) *The International Law*. Moscow: Omega, 2008. 831 p. (in Russian)
- Dementiev A.A. (2015) Responsibility in International Air Law. Candidate of Juridical Sciences Summary. Moscow, 28 p. (in Russian)
- Ergot A.A. (2013) International Law Issues of Regulating Activities of General Aviation. Candidate of Juridical Sciences Summary. Moscow, 20 p. (in Russian)
- Grabar' V.E. (1927) History of Air Law. In: Baranov P.I. (ed.) *Air Law Issues*. Moscow: Aviakhim, pp. 39–56 (in Russian)
- Grigoryan P.A. (2018) International Legal Aviation Security Regime. Candidate of Juridical Sciences Summary. Moscow, 25 p. (in Russian)
- Gryaznov V.S. (1980) Commercial Law in International Air Traffic. In: Movchan A.P. (ed.) *International Air Law*. Moscow: Nauka, 351 p. (in Russian)
- Herik L., Shrijver N. (2013) *Counter-Terrorism Strategies in a Fragmented International Legal Order. Meeting the Challenges*. Cambridge: Cambridge University Press, 760 p.
- Luli R. (2015) Countering the Acts of Inappropriate Use of Civil Aviation: International Legal Aspects. Candidate of Juridical Sciences Summary. Moscow, 27 p. (in Russian)
- Maleev Y.N. (1986) *International Air Law. Theory and Practice*. Moscow: Mezhdunarodnye otnoshenia, 240 p. (in Russian)
- Milde M. (1994) The Chicago Convention — Air Major Attendants Necessary of Desirable 50 Years Later. *Annals of Air and Space Law*, vol. XIX, pp. 401–426.
- Milde M. (2017) *International Air Law and ICAO*. Saint Petersburg: AEROHELP, 430 p. (in Russian)
- Peretersky I.S. (1923) *Air Law*. Moscow: Air Fleet Bulletin, 143 p. (in Russian)

Reuter P. (1991) Trois observations sur la codification de la responsibility international des Etats pour fait illicite. In: Virally M.M. (ed.) *Le droit internationale au service de la paix, de la justice et du developpement*. Paris: Pedone, 511 p. (in French)

Samorodova E.A. (2009) International Legal Issues of Development and Adoption of a Universal Convention on Air Law. Candidate of Juridical Sciences Summary. Moscow, 32 p. (in Russian)

Schenkman J. (1955) *International Civil Aviation Organization*. Geneva: Library E. Droz, 410 p.

Shibaeva E.A. (1962) *Specialized UN Agencies*. Moscow: University Press, 32 p. (in Russian)

Shumilov V.M. (2008) *International Law*. Moscow: Velbi, 486 p. (in Russian)

Sokova E.A. (2019) International Legal Regulation of the Use of Airspace outside State Territories. Candidate of Juridical Sciences Summary. Moscow, 26 p. (in Russian)

Tunkin G.I. (2009) *Theory of International Law*. Moscow: Zertsalo, 396 p. (in Russian)