**Оглавление**

Введение

Глава 1. Современное международное воздушное право и его развитие

1.1 Понятие и источники международного воздушного права

1.2 История развития основных источников международного воздушного права в период от парижской конвенции 1919 г. до чикагской конвенции 1944 г.

1.3 Развитие источников международного воздушного права после чикагской конвенции 1944 г.

Глава 2. Правовое регулирование международных воздушных сообщений на основе источников международного воздушного права в современных условиях

2.1 Либерализация источников международного воздушного транспорта

2.2 Источники международного воздушного права, как основа регулирования международных воздушных сообщений Российской Федерации: современная практика

Заключение

Библиографический список

**Введение**

**Актуальность.** В современном международном праве мы встречаемся с огромным количеством норм, созданных в форме договора, который является одним из основных источников международного права. Договор оказывает огромное влияние на развитие современного международного права. Международный договор занимает важнейшее место в регулировании отношений между государствами. Договор является, наиболее распространенной формой регулирования международного сотрудничества в различных областях. Растет влияние международного договора на внутреннее право государств.

Все эти положения можно объяснить усложнением международных отношений, с одновременным повышением требований к конкретности и точности международно-правового регулирования. Регулирование все большего объема современных международных отношений может быть обеспечено только путем применения договорных норм, которые закрепляют конкретные правила поведения субъектов международного права, в четкой форме.

Международный воздушный транспорт как одно из важнейших звеньев мировой инфраструктуры всегда являлся предметом пристального внимания государств и международных организаций.

Традиционно, с самого начала развития гражданской авиации, государства старались всемерно стимулировать и поддерживать воздушный транспорт, сохраняя за собой право жесткой регламентации и контроля коммерческой деятельности авиапредприятий на своих территориях. Однако в 80-е, и в особенности, в 90-е годы XX века все большее развитие получают тенденции, связанные с ослаблением мер государственного воздействия и вмешательства в деятельность авиатранспортной отрасли и распространением рыночных отношений. Переход от жесткой системы регулирования воздушного транспорта к более либеральному режиму сопровождается постепенной приватизацией национальных авиапредприятий, образованием значительного числа частных авиакомпаний.

Вследствие развития вышеуказанных процессов многие авиапредприятия получили более широкий доступ к рынкам международных авиаперевозок, дополнительные возможности по обслуживанию пассажиров и других пользователей услуг воздушного транспорта. Но вместе с тем, усиление конкуренции, увеличение эксплуатационных расходов, различные финансовые трудности в конце прошлого и в начале нынешнего столетий значительно усложняют деятельность авиапредприятий. Серьезные негативные последствия для мировой авиатранспортной отрасли имели также события в США 11 сентября 2001 года.

Указанное обстоятельство предопределяет необходимость подробного анализа источников международного воздушного права и их изменений, происходящих в настоящее время в международно-правовом регулировании воздушных сообщений как на двустороннем уровне в отношениях между отдельными государствами, так и в рамках целых регионов.

**Цель курсовой работы**: исследование роли и значения международных договоров регулирующих международные воздушные сообщения как источников современного международного воздушного права.

В соответствии с указанной целью, были поставлены следующие **задачи:**

1. Проанализировать понятие и источники международного воздушного права;
2. Раскрыть историю развития основных источников международного воздушного права: от парижской конвенции 1919 г. до чикагской конвенции 1944 г.;
3. Рассмотреть развитие источников международного воздушного права после чикагской конвенции 1944 г.;
4. Провести анализ либерализации источников международного воздушного транспорта;
5. Выявить роль и значение источников международного воздушного права, как основу регулирования международных воздушных сообщений Российской Федерации.

**Степень разработанности.** При подготовке курсовой, в качестве теоретической основы были использованы труды и научные публикации ряда отечественных юристов-международников по вопросам международного воздушного права.

Среди них следует назвать таких авторов как: Л.А. Алексидзе, К.А. Бекяшев, Г.М. Даниленко, В.Н. Дурденевский, П. Казанский, А.Я. Капустин, Ф.И. Кожевников, В.М. Корецкий, М.А. Коробова, Д.Б. Левин, И.И. Лукашук, П.И. Лукин, Ф.Ф. Мартене, Н.М. Минасян, А.Н.

В российской юридической литературе исследования, специально посвященные вопросам правового регулирования международных воздушных сообщений, относятся отечественные ученые, имеющих отношение к глубоким изысканиям в вышеизложенных вопросах, особо следует отметить А.Н. Верещагина, B.C. Грязнова, В.Н. Дежкина, Ю.Н. Малеева, в трудах которых рассматривается целый комплекс проблем применения норм международного права в международных воздушных сообщениях. Общие выводы, сделанные этими авторами, определили основные направления в современных исследованиях в области международного воздушного права.

Однако, несмотря на довольно значительные изменения, происходящие в международно-правовом регулировании коммерческой деятельности воздушного транспорта с начала 90-х годов прошлого столетия, активного интереса российской научной общественности к данной важной проблематике не наблюдается. Однако в начале XXI века интерес к вопросу изучения источников международного воздушного права усилился: В.Д. Бордунов, А.А. Ковалев, С.В. Черниченко и др.

**Объект исследования** международное воздушное право, регулирующее правовой статус воздушного пространства и режимы его использования в целях аэронавигации.

**Предмет данного исследования** составляют Источники международного воздушного права

**Научная новизна** исследования заключается в том, что в нем проведен комплексный анализ источников и их историческое развитие в международном воздушном праве.

**Практическую значимость** исследования, составляет то, что материалы курсовой работы в дальнейшем могут быть использованы практическими работниками, студентами занимающимися изучением проблем международного воздушного транспорта.

**Структура курсовой** и ее содержание подчинены целям и задачам исследования. Она состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованных источников и литературы.

**Глава 1. Современное международное воздушное право и его развитие**

* 1. **Понятие и источники международного воздушного права**

Сотрудничество между государствами по самым разнообразным вопросам международных полетов, международных авиаперевозок и международных воздушных сообщений реализуется, как правило, в форме международного договора и обычая. В международном воздушном праве используются различные наименования такого соглашения: договор, конвенция, соглашение, протокол к конвенции, меморандум, обмен нотами и т.д.

Международные договоры (соглашения) подразделяются на многосторонние и двусторонние. Примеры первых - Варшавская конвенция 1929 г., Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г., Монреальская конвенция 1999 г. и Кейптаунская конвенция 2001 г[[1]](#footnote-1).

Особую группу образуют многосторонние Конвенции по борьбе с актами незаконного вмешательства: Токийская конвенция 1963 г., Гаагская конвенция 1970 г., Монреальская конвенция 1971 г. и Протокол к ней 1988 г. К двусторонним относятся соглашения о воздушном сообщении. Большинство из них охватывает только регулярные международные воздушные сообщения, но в некоторых случаях они могут регулировать нерегулярные международные воздушные сообщения[[2]](#footnote-2).

К вспомогательным источникам международного воздушного права следует отнести стандарты и рекомендуемую практику, принимаемые Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в целях обеспечения единообразия правил, касающихся международной аэронавигации и международного воздушного транспорта. Хотя международные стандарты ИКАО не являются строго обязательными и государства вправе по своему усмотрению выборочно применять или не применять их в своей национальной практике, заложенные в них параметры безопасности, основанные на мировом опыте гражданской авиации, побуждают государства широко ими пользоваться. Длительная практика применения стандартов ИКАО свидетельствует о сложившемся обычае, в соответствии с которым государства придают стандартам ИКАО обязательный характер.

Важное значение в правовом регулировании деятельности международных воздушных сообщений имеют соглашения между авиакомпаниями (назначенными перевозчиками) по вопросам эксплуатации международных воздушных сообщений. Такие соглашения регулируют вопросы коммерческого и технического обслуживания полетов и авиаперевозок, а также конкретизируют порядок пользования коммерческими правами, предусмотренными соглашениями о воздушном сообщении. С помощью этих соглашений общие двусторонние договоренности государств по поводу установления международных воздушных сообщений на уровне перевозчиков обретают конкретный характер, что позволяет им перейти к непосредственной эксплуатации таких сообщений на практике[[3]](#footnote-3). Подчиненность соглашений между авиаперевозчиками решению практических задач, прямо связанных с эксплуатацией международных воздушных сообщений, дает основание характеризовать их в качестве эксплуатационных соглашений. Поскольку они регулируют гражданско-правовые, коммерческие, информационные, технико-эксплуатационные и иные, частноправовые по своей сути, отношения по поводу полетов и перевозок между перевозчиками из разных государств, то их следует считать источниками международного частного права[[4]](#footnote-4).

По своей юридической природе эти соглашения не являются межправительственными и заключаются авиакомпаниями в развитие и дополнение двусторонних договоров. Для этого назначенные авиаперевозчики наделяются государствами специальной договорной правоспособностью, которая, с одной стороны, характеризуется определенной договорной свободой в смысле содержания двусторонних соглашений по различным вопросам осуществления регулярных перевозок по установленным международным воздушным маршрутам, а с другой стороны, эта свобода ограничивается требованиями и условиями, предусмотренными межправительственными соглашениями о воздушном сообщении. Одним из них является требование соблюдения национальных законов и правил сторон межправительственного соглашения при решении вопросов сотрудничества на уровне назначенных перевозчиков. Принимая коммерческие, технические, информационные и иные соглашения, перевозчики обязаны это требование выполнять и принимать нормы, не противоречащие национальным законам и правилам государств, сторон двусторонних соглашений. Если это требование нарушается, то тогда государства имеют право оспорить законность принятых перевозчиками соглашений вплоть до приостановки их действия. Все это заставляет перевозчиков при заключении соглашений между собой действовать осмотрительно, тщательно и взвешенно[[5]](#footnote-5).

Вылетая за пределы государства регистрации, гражданское воздушное судно пересекает свои государственные границы и границы других государств. Факт пересечения государственной границы является основным для признания полета международным.

Еще раз подчеркнем: режим международных полетов в суверенном воздушном пространстве основывается на полном и исключительном суверенитете государства и вытекающих из него суверенных правах[[6]](#footnote-6).

Регулирование международных полетов относится к области внутренней компетенции государства. Из признания этого факта исходит Чикагская конвенция 1944 г. В соответствии со ст. 11 Чикагской конвенции законы и правила, "касающиеся допуска на его территорию или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации", применяются "к воздушным судам всех Договаривающихся государств без различия их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства". Этим государства - участники Чикагской конвенции установили, что законы каждой из стран, регулирующие полеты в суверенном воздушном пространстве, взаимно признаются и соблюдаются при международных полетах воздушных судов их регистрации в пределах территории других государств[[7]](#footnote-7).

Аналогичным образом двусторонние соглашения о воздушном сообщении в обязательном порядке содержат статью о применении законов о допуске и вылете к воздушным судам другой стороны.

Национальным воздушным законодательством регулируются следующие вопросы международных полетов: а) допуск иностранных воздушных судов в пределы суверенного воздушного пространства; б) осуществление аэронавигации; в) вылет национальных и иностранных воздушных судов за пределы государственной территории; г) обеспечение безопасности международных полетов; д) пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации; е) управление и аэронавигационное обслуживание международных полетов[[8]](#footnote-8).

Закон обычно определяет два основания правомерного выполнения полета иностранным воздушным судном в пределах национального воздушного пространства: международный договор, а если такового нет - специальное разрешение. Именно из этого исходит Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. Более конкретно особенности выполнения полетов определены в Федеральных авиационных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г.

Порядок пересечения государственных границ. Определенный порядок устанавливается государством в отношении пересечения государственных воздушных границ, следования над его территорией, прибытия и убытия иностранных воздушных судов из международных аэропортов. Пересечение государственных границ Российской Федерации происходит по специально выделенным воздушным коридорам перелета, под контролем УВД и на эшелонах (высотах), специально установленных для таких полетов[[9]](#footnote-9). При пролете государственной границы Российской Федерации экипаж воздушного судна, выполняющего международный полет в Россию, сообщает соответствующему органу УВД фактическое время пролета и эшелон полета. Соблюдение этих правил имеет исключительно важное значение: в соответствии с Воздушным кодексом воздушное судно, пересекшее государственную границу Российской Федерации без соответствующего разрешения российских компетентных органов или совершившее иное нарушение правил пролета государственной границы Российской Федерации, признается воздушным судном-нарушителем и принуждается к посадке.

Допуская полеты в своем воздушном пространстве, государство определяет также порядок следования иностранного воздушного судна над государственной территорией: маршрут полета иностранного воздушного судна и место его посадки. После пересечения государственных границ Российской Федерации полеты иностранных воздушных судов в российском воздушном пространстве осуществляются только по установленным международным воздушным трассам; посадка осуществляется в аэропортах, открытых для международных полетов[[10]](#footnote-10).

"Транзитный пролет". В практике международных воздушных сообщений часто оговариваются случаи транзитного пролета, т.е. пролета иностранного воздушного судна в пределах государственной территории как без посадки, так и с посадкой в чисто технических, некоммерческих целях или в коммерческих целях, который является частью воздушного маршрута, начинающегося и кончающегося вне пределов транзитного государства. Право позволить или разрешить транзитный пролет над своей территорией относится к исключительной компетенции каждого государства. Это право основывается на принципе разрешительного порядка полетов, в соответствии с которым государство по своему усмотрению решает вопросы транзитного пролета иностранных воздушных судов над своей территорией.

Если государство участвует в Чикагском многостороннем соглашении о транзите при международных воздушных сообщениях 1944 г. (или о "двух свободах" воздуха), то его воздушным судам можно осуществить транзитный пролет над территорией другого государства-участника без посадки либо с посадкой с "некоммерческими целями". Кроме того, ст. 5 Чикагской конвенции формально допускает возможность транзитных беспосадочных полетов через территории государств без их предварительного разрешения[[11]](#footnote-11). Однако содержащиеся в ней оговорки столь широки, что используются государствами для обоснования получения разрешения на выполнение беспосадочных транзитных полетов над своей территорией.

В целом международный воздушный транзит регулируется национальным законодательством или двусторонними соглашениями о воздушном сообщении.

Регулирование международных полетов - область исключительной компетенции государства, поэтому отношения в этой сфере имеют публично-правовой характер. Правила полетов, обеспечение безопасности полетов, управление воздушным движением, осуществление контроля за полетами - эти и другие вопросы международных полетов регулируются исключительно государством. В Воздушном кодексе Российской Федерации 1997 г. содержится специальная глава "Международные полеты воздушных судов", где определены порядок и условия выполнения международных полетов российскими воздушными судами за пределами российской территории и иностранными воздушными судами - в российском воздушном пространстве.

В настоящее время российское воздушное пространство обслуживается Единой системой организации воздушного движения (ЕС ОрВД), которая была создана в 1973 г. Площадь обслуживаемого системой воздушного пространства превышает 25 млн. кв. км, протяженность воздушных трасс составляет 600 тыс. км, из которых более 150 тыс. км являются международными. Ежегодно пользователи воздушного пространства выполняют около 900 тыс. полетов, из них российские перевозчики - около 60% полетов, перевозчики из зарубежных стран - более 30%[[12]](#footnote-12).

Государства, не являющиеся сторонами двусторонних соглашений о передаче функций и обязанностей подобного рода, должны признавать полномочия государства-эксплуатанта в отношении выполнения переданных ему функций и обязанностей с соблюдением двух условий: третьи государства должны ратифицировать ст. 83 bis и их обязаны официально проинформировать об имевшей место передаче функций и обязанностей. Для этого либо государства - стороны соглашения в установленном порядке регистрируют свое соглашение в Совете ИКАО, а затем Совет официально информирует другие государства - стороны ст. 83 bis, либо государства, являющиеся сторонами соглашения, официально информируют непосредственно других участников ст. 83 bis, которых может касаться передача прав и обязанностей[[13]](#footnote-13). Государства, ратифицировавшие данную поправку, должны признать государство-эксплуатанта в качестве подменяющего государство регистрации в рамках ограничений, установленных соглашением. В связи с этим в отношении государств, ставших сторонами ст. 83 bis, государство регистрации освобождается от ответственности за выполнение переданных функций и обязанностей.

**1.2 История развития основных источников международного воздушного права в период от парижской конвенции 1919 г. до чикагской конвенции 1944 г.**

международное воздушное право

Становление международного воздушного права. Теория и практика 1900 - 1919 гг. Весной 1913 г. между Францией и Германией возник дипломатический инцидент по поводу неоднократных перелетов французской государственной границы германскими военными самолетами. Французско-германское Соглашение 1913 г. было первым в истории документом по воздушному праву, сыгравшим важную роль в окончательном определении позиций государств в отношении того, каким должен быть режим воздушного пространства, расположенного над государственной территорией: свободным для полетов любых воздушных судов или подчиненным власти суверенного государства[[14]](#footnote-14).

С появлением первых самолетов в начале XX в. в доктрине международного права развернулась острая дискуссия относительно режима воздушного пространства и прав государств в отношении его в пределах их сухопутной территории. По мнению одних ученых воздушное пространство над государственной территорией должно быть свободным и открытым для полетов воздушных судов. Другие же отстаивали необходимость распространения суверенитета на воздушное пространство, расположенное над государственной территорией.

Фактически итогом теоретических дискуссий и практических попыток закрепить "свободу воздуха" в Международном воздушном кодексе (ст. 1), разработанном Международным юридическим комитетом авиации в 1911 г., стало французско-германское Соглашение 1913 г. В нем впервые было закреплено право государств распоряжаться своим воздушным пространством, и в этом состоит большое историческое значение этого Соглашения[[15]](#footnote-15).

Парижская конвенция 1919 г. сыграла огромную роль в становлении и развитии международного воздушного права как самостоятельной отрасли международного права. Многие из содержащихся в ней положений были закреплены в Конвенции о международной гражданской авиации, принятой в Чикаго в 1944 г. накануне завершения Второй мировой войны. Во-первых, Парижская конвенция 1919 г. положила начало всеобщему признанию принципа полного и исключительного суверенитета над воздушным пространством, хотя сторонники "свободы воздуха" и продолжали доказывать на протяжении 20 - 40-х гг. преимущества свободы воздушных передвижений. Свидетельством юридического авторитета принципа суверенитета над воздушным пространством стало его закрепление в 20-е гг. практически всеми национальными воздушными кодексами.

Международное право стало развиваться по пути многостороннего и двустороннего регулирования межгосударственных отношений в области аэронавигации. Уже тогда регулирование аэронавигации было отнесено к области явных публичных интересов государств. В широком смысле под этим термином принято понимать регулирование международных полетов гражданских воздушных судов и управление воздушным движением - вопросы, относящиеся к сфере государственных интересов, поскольку они касаются гражданского и военного использования находящегося под суверенитетом воздушного пространства.

До Первой мировой войны в ряде стран были приняты законы и распоряжения, касающиеся запретных зон и полетов иностранных военных самолетов: Франции (1909 г.), Германии (1910 г.), Англии (1911 г.), России (1912 г.), Австрии (1912 г.) и США (1912 г.). По своему смыслу и значению первые национальные законы в области аэронавигации предназначались главным образом для защиты воздушного пространства от незаконного проникновения иностранных военных самолетов. По окончании войны, когда воздушные суда стали применять для перевозок пассажиров, национальное законодательство оказалась не приспособленным к правовому обеспечению деятельности авиации в гражданских целях[[16]](#footnote-16).

В 20 - 30-е гг. начался процесс активного принятия национального воздушного законодательства, которое каждое государство создавало исходя из собственных представлений и интересов. Естественно, возникло множество разных по содержанию национальных норм по перевозкам, что вызывало большие трудности применения их к международным воздушным перевозкам. К примеру, в случае приобретения подданным Швеции авиабилета на рейс голландской авиакомпании из Лондона в Брюссель и причинения ему вреда в результате авиационного происшествия в воздушном пространстве Бельгии возникал вопрос о праве, которое должно применяться для решения вопросов ответственности авиаперевозчика: Англии, где куплен билет, Голландии - места регистрации авиаперевозчика, Бельгии, где произошло авиационное происшествие, или Швеции, чьим подданным был пассажир. Эти сложности усугублялись, кроме того, различными требованиями к правам пассажира, обязанностям и ответственности авиаперевозчика по договору воздушной перевозки в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира и его багажу.

В октябре 1926 г. по инициативе Франции в Париже состоялась первая международная конференция по частному воздушному праву для обсуждения вопроса о правовом регулировании международных воздушных перевозок. Представители сорока одного государства изучили представленный на конференции проект Конвенции и одобрили ту его часть, которая касалась ответственности авиаперевозчика при международных воздушных перевозках. 4 - 12 октября 1929 г. в Варшаве состоялась вторая международная конференция по частному воздушному праву, на которой был принят доработанный проект Конвенции. Так появилась Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г., сыгравшая огромную роль в упрощении правил и процедур международных авиаперевозок[[17]](#footnote-17).

Незадолго до начала Второй мировой войны 28 сентября 1938 г. были приняты в Брюсселе - Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся помощи и спасания воздушных судов на море, а 16 мая 1939 г. в Лондоне - Конвенция об освобождении от взимания сборов с горючего и смазочного материалов при воздушных перевозках, но они не вступили в силу[[18]](#footnote-18).

Общий итог развития международного воздушного права в 1920 - 1939 гг. В этот период произошло становление международного воздушного права как самостоятельной отрасли международного права, имеющей свои особенности и специфику.

Таким образом, в 1920 - 1939 гг. сложился механизм регулирования международных воздушных сообщений и перевозок, основанный на международном публичном воздушном праве, международном частном воздушном праве и национальном праве внешних сношений. С тех пор и по настоящее время этот механизм постоянно обновляется и совершенствуется.

**1.3 Развитие источников международного воздушного права после чикагской конвенции 1944 г.**

Чикагская конференция по гражданской авиации. Незадолго до окончания Второй мировой войны, 7 декабря 1944 г., в Чикаго завершилась работа Международной конференции по вопросам гражданской авиации, в которой приняли участие 52 государства.

Инициаторами проведения конференции были США. Накануне завершения Второй мировой войны американские авиационные деловые круги были озабочены послевоенной судьбой своих авиационных заводов, которые в мирное время могли быстро перейти на выпуск в больших количествах гражданских самолетов.

Конференция завершилась подписанием Заключительного акта, Временного соглашения о международной гражданской авиации (подписали 34 государства) и Конвенции о международной гражданской авиации (подписали 38 государств)[[19]](#footnote-19).

Чикагская конвенция сыграла и продолжает играть огромную роль в развитии современного международного воздушного права. Во-первых, она закрепила универсальные основы регулирования взаимоотношений государств в области регулярных и нерегулярных полетов, осуществляемых в рамках международных воздушных сообщений, как совокупность универсальных обязательных дозволений и предписаний[[20]](#footnote-20).

Конвенция выполняет роль объединяющей, нормативной базы, на основе которой развиваются, модифицируются и разрабатываются новые нормативные документы. Так, она послужила основой для принятия в 1963, 1970, 1971 и 1988 гг. Конвенций по борьбе с угоном и захватом самолетов, образовавших правовой фундамент сотрудничества государств в борьбе с террористическими актами в области международной гражданской авиации.

На протяжении всего XX в. в правовом регулировании международных воздушных сообщений активно участвовало национальное законодательство, выполнявшее две задачи[[21]](#footnote-21). Первая заключалась в подтверждении естественной суверенной власти государства в отношении расположенного над государственной территорией воздушного пространства, осуществлении суверенных прав владения, пользования и распоряжения таким территориальным пространством в военных, гражданских, хозяйственных, экономических и иных целях, установлении правового режима использования суверенного воздушного пространства, режима полетов воздушных судов, определении статуса воздушных судов и его экипажа, авиационных предприятий, обеспечении авиационной безопасности, расследовании авиационного происшествия или инцидента, осуществлении поиска и спасания бедствующих воздушных судов.

Значительная часть воздушного законодательства посвящена регулированию коммерческой деятельности авиапредприятий, осуществлению воздушных перевозок, ответственности перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя. Указанные направления регулирования обеспечивают внутренние потребности общества и государства в перевозках между его городами, регламентируют деятельность национальной гражданской авиации в качестве воздушного транспорта в пределах государственной территории[[22]](#footnote-22).

Однако ни одно государство не живет в изоляции от других и каждое имеет регулярные воздушные сообщения с сопредельными и дальними странами на основе двусторонних соглашений о воздушном сообщении. Правовое обеспечение международных воздушных связей каждого государства является второй задачей национального законодательства. В совокупности решение первой и второй задач реализуется в воздушных кодексах государств. Нередко отдельные положения кодекса детализируются в специальных нормативных актах. Совместно они образуют "право внешних сношений", регулирующее многие вопросы установления и эксплуатации международных воздушных сообщений.

Именно таким образом развивалось российское воздушное законодательство в период 1950 - 2000 гг. Воздушные кодексы, принятые в период существования Советского Союза в 1961 и 1983 гг., содержали целые разделы, посвященные международным вопросам деятельности советской гражданской авиации, и отдельные нормы, разбросанные по различным главам, относящиеся к международным перевозкам, статусу иностранных воздушных судов, страхованию и т.п. После принятия Воздушного кодекса СССР Министерством гражданской авиации СССР обычно устанавливались правила международных воздушных перевозок пассажиров и багажа, дополнявшие общие положения о международных перевозках кодекса, и принимались другие нормативные акты, относящиеся к "праву внешних сношений"[[23]](#footnote-23).

Советский законодательный опыт в области воздушного транспорта был частично воспринят при создании нового Воздушного кодекса, ориентированного на рыночные условия, потребность в котором возникла после распада Советского Союза. По структуре Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. во многом похож на кодексы советского периода: в нем есть как отдельные разделы, так и специальные нормы о международных полетах и перевозках, коммерческой деятельности иностранных авиапредприятий, страховании и т.п[[24]](#footnote-24).

В развитие общих положений Воздушного кодекса федеральными органами были приняты важные нормативные акты, дополняющие Кодекс в части, касающейся полетов в российском воздушном пространстве, получения разрешения на разовые полеты, сборов за аэронавигационное обслуживание воздушных судов иностранных авиакомпаний на трассах Российской Федерации, аэропортовых сборах за обслуживание иностранных эксплуатантов в аэропортах России. В совокупности эти нормативные правовые акты образуют современное "право внешних сношений", регулирующее деятельность российского воздушного транспорта в области международных воздушных сообщений, установленных Российской Федерацией с другими странами.

**Глава 2. Правовое регулирование международных воздушных сообщений на основе источников международного воздушного права в современных условиях**

2.1 Либерализация источников международного воздушного транспорта

Международный воздушный транспорт - это динамичная, высокотехническая и капиталоемкая отрасль обслуживания, получившая в 1950 - 2000 гг. быстрое развитие на основе четко определенных юридических, экономических, нормативных и организационных принципов, изложенных в Чикагской конвенции 1944 г. Характерной чертой международно-правового механизма регулирования деятельности международного воздушного транспорта является высокая степень общности методов практической регламентации международных воздушных сообщений в отношении целей и достижения конечного результата регулирования. Эта общность проявляется в охвате экономических, правовых, эксплуатационных и административных вопросов регулирования в приблизительно трех тысячах двухсторонних соглашениях о воздушном сообщении, которыми реально регулируются отношения между государствами в области воздушного транспорта.

После 1994 г. силы глобализации, либерализации, приватизации и региональной интеграции продолжали формировать мировую экономику и международные экономические отношения, а также отраслевые структуры, практику и модели коммерческой деятельности[[25]](#footnote-25). Кроме того, с 1 января 1995 г. приступила к деятельности Всемирная торговая организация (ВТО), наделенная широкими полномочиями в сфере либерализации всех отраслей обслуживания. Под давлением рыночных и конкурентных сил авиатранспортная отрасль оказалась вовлеченной в процесс постоянных реорганизаций и изменений. Кроме того, в условиях стремительно меняющейся и зачастую неясной экономической и коммерческой обстановки не всегда легко стало поддерживать стабильность мирового рынка авиаперевозок. Международный воздушный транспорт всегда остро реагирует на мировые события, которые вызывают сокращение спроса и увеличение расходов на обеспечение авиационной безопасности. Примером тому являются террористические акты в США 11 сентября 2001 г., чрезвычайно негативно повлиявшие на международные авиаперевозки, повышение цен на топливо, эпидемии, ураганы и цунами. В прошлом воздушному транспорту удавалось быстро выходить из сложившихся положений. Однако в настоящее время любые природные помехи, распространение терроризма имеют более обширное и длящееся влияние на авиатранспортную отрасль, мировой рынок авиаперевозок, коммерческую деятельность авиаперевозчиков[[26]](#footnote-26).

Курс на либерализацию, провозглашенный ИКАО в 1994 г., вынудил ее еще раз взвесить и оценить верность избранного курса, его совместимость с принципами Чикагской конвенции 1944 г., касающимися суверенитета, недискриминации, сотрудничества и взаимозависимости, а также с задачами обеспечения "равенства возможностей" и удовлетворения потребности в "безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте". В этих целях ИКАО провела в марте 2003 г. Всемирную авиатранспортную конференцию "Проблемы и возможности либерализации", в работе которой приняли участие 145 государств и 29 международных организаций[[27]](#footnote-27).

Обсуждение вопросов доступа к рынку было начато на Всемирной авиатранспортной конференции 1994 г. В соответствии с рекомендацией конференции ИКАО разработала инструктивный материал для государств по мерам обеспечения участия в процессе либерализации регулирования, в том числе по вопросу доступа к рынку. С тех пор был достигнут значительный прогресс на региональном и субрегиональном уровнях. Согласно данным ИКАО с января 1995 г. по декабрь 2005 г. было заключено и изменено свыше 600 двусторонних соглашений, которые содержат в той или иной мере положения о либерализации. На региональном и субрегиональном уровнях группы государств создали многосторонние режимы регулирования, направленные на развитие сотрудничества и либерализацию регулирования воздушного транспорта среди государств-членов. Если до конференции 1994 г. существовало всего два региональных механизма - Европейский союз и Андский пакт, то с 1995 г. в различных районах мира появилось восемь механизмов: два в Северной и Южной Америке, один - в Азии/Тихом океане, один - на Ближнем Востоке и четыре - в Африке. В семи из них предусматривается немедленная или поэтапная либерализация, ведущая к предоставлению полного доступа.

Одновременно с этим увеличилось количество двусторонних соглашений, включающих положения о неограниченном доступе к рынку. К 1 января 2008 г. было заключено 85 соглашений об "открытом небе", участниками которых стали приблизительно 70 стран. Эти соглашения охватывают не только развитые, но и все большее число развивающихся стран. В плане доступа к рынку эти соглашения, как правило, предусматривают неограниченные права на маршруты и эксплуатационные права, а также права третьей - пятой и шестой "свобод воздуха". Но часть соглашений допускает постепенное или поэтапное введение доступа к рынку[[28]](#footnote-28).

**2.2 Источники международного воздушного права, как основа регулирования международных воздушных сообщений Российской Федерации: современная практика**

В настоящее время российские и иностранные авиаперевозчики выполняют регулярные международные перевозки между Российской Федерацией и иностранными государствами на основании 140 двусторонних соглашений о воздушном сообщении, заключенных Россией с иностранными государствами. Большая часть из них заключена еще в период существования СССР.

Учитывая экономические выгоды авиаперевозок по транссибирскому маршруту, в другие соглашения о воздушном сообщении (со Швецией, Японией и др.) были внесены положения об эксплуатации воздушных линий, проходящих через Сибирь, на условиях пульных соглашений Аэрофлота с назначенными перевозчиками стран партнеров. При этом иностранные авиакомпании обязаны вносить в пул свои доходы как от рейсов с посадкой в Москве, так и от беспосадочных рейсов.

Условия этих пульных соглашений критикуются западными юристами. Они утверждают, что сборы за транзитный пролет российской территории противоречат ст. 15 Чикагской конвенции, согласно которой никакое договаривающееся государство не взимает каких-либо пошлин, налогов или других сборов только лишь за право транзита через его территорию любого воздушного судна договаривающегося государства. Транзитный пролет допускается также с разрешения суверенного государства[[29]](#footnote-29). Статьи 6, 11 и 12 Чикагской конвенции конкретизируют и дополняют разрешительный порядок полетов. Их содержание подчинено одному: на государство, предоставляющее разрешения на международные полеты, возлагается обязанность обеспечения должного порядка их осуществления, включая безопасность полетов, а государство, которое им пользуется, должно его соблюдать. Транзитный полет не является каким-либо исключением, поэтому этот вопрос входит в предмет многосторонних и двусторонних соглашений по воздушному праву. Многолетняя практика свидетельствует, что этот вопрос регулируется главным образом двусторонними соглашениями.

Несмотря на универсальность, норма ст. 15 Чикагской конвенции автоматически не распространяется на двусторонние отношения. При этом взимание сборов при транзитном пролете должно рассматриваться в общем контексте разрешительного порядка полетов. Исходя из того, что предоставление транзитного пролета является областью суверенного усмотрения транзитного государства, факт разрешения транзитного пролета без взимания сбора требует своего подтверждения в двустороннем соглашении. Следует также учитывать, что экономическое бремя обеспечения безопасности транзитного полета лежит на транзитном государстве и требование по возмещению затрат на аэронавигационное обслуживание таких полетов является законным и обоснованным при предоставлении права транзитного пролета. Именно это обстоятельство не принято во внимание критиками российской позиции в отношении взимания сбора за транзитный пролет по транссибирской магистрали.

В условиях либерализации международного воздушного транспорта и усиления конкуренции со стороны иностранных авиапредприятий одной из важнейших проблем двустороннего регулирования международных воздушных сообщений Российской Федерации является установление взаимовыгодных условий доступа к рынку перевозок авиапредприятий государств - партнеров по соглашениям. Благодаря географическому положению и размеру территории Российской Федерации получение прав пролетов через нее по наиболее коротким и экономически выгодным маршрутам имеет важное значение для авиакомпаний многих государств[[30]](#footnote-30).

Практика установления воздушных сообщений с европейскими странами и Японией свидетельствует о высокой заинтересованности их авиакомпаний в эксплуатации транссибирского маршрута, поскольку ему нет какой-либо равноценной альтернативы. Так, если протяженность маршрута "Токио - Москва - Рим" (с пролетом через Сибирь) составляет всего 10 626 км, то маршрут "Токио - Анкоридж (Аляска) - Рим" - 14 000 км, а так называемый "южный" маршрут "Токио - Калькутта - Бомбей - Кувейт - Рим" - 14 532 км. Предоставление права пролетов через Сибирь иностранным авиакомпаниям, использующим широкофюзеляжные самолеты, позволяет сократить время полета на несколько часов, сэкономить топливо, уменьшить затраты материальных и трудовых ресурсов и, соответственно, снизить тарифы на авиаперевозки, получив тем самым дополнительно значительные выгоды и преимущества в конкурентной борьбе на авиатранспортном рынке.

Современная договорная практика Российской Федерации не склонна предоставлять безграничные "свободы" воздуха иностранным перевозчикам даже в тех случаях, когда заключаемое соглашение направлено на либерализацию доступа к рынку авиаперевозок. Например, в соответствии с Соглашением о воздушном сообщении между Правительством Российской Федерации и Правительством США до 22 января 2001 г. авиапредприятия США могли выполнять транзитный пролет территории Российской Федерации и совершать остановки с некоммерческими целями при выполнении полетов между пунктами в Европе и на полуострове Индостан с частотой 28 рейсов в неделю (14 рейсов в восточном направлении и 14 рейсов в западном направлении)[[31]](#footnote-31).

Кроме того, по соглашениям о воздушном сообщении, которыми иностранным авиапредприятиям предоставляется право пролетов по транссибирскому маршруту, российские авиапредприятия имеют дополнительные права перевозок пассажиров и грузов между территориями государства-партнера и третьих государств.

Например, в соответствии с Соглашением о воздушном сообщении между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Нидерландов в обмен на право голландских авиапредприятий перевозить пассажиров и грузы между пунктами в Нидерландах и Токио, Осакой, Нагоя, Пекином, Шанхаем, Сеулом и Гонконгом через Сибирь российским перевозчикам предоставляется шестая "свобода воздуха" на следующих маршрутах: "Амстердам - Москва - Токио", "Амстердам - Москва - Осака", "Амстердам - Москва - Нагоя", "Амстердам - Москва - Пекин или Шанхай", "Амстердам - пункты в России - Сеул", "Амстердам - Москва - Гонконг".

По российско-французскому Соглашению о воздушном сообщении авиапредприятия, назначенные Правительством Французской Республики, имеют право выполнять перевозки по транссибирскому маршруту между Парижем и различными пунктами в Японии и Китае. В свою очередь авиапредприятия, назначенные Правительством Российской Федерации, пользуются правами перевозки между всеми пунктами на следующих маршрутах: "Токио - Москва - Париж", "Сеул - Пекин - Москва - Париж", "Пекин или Шанхай - Москва - Париж", "Тайбей - Москва - Париж", "Гонконг - Москва - Париж"[[32]](#footnote-32).

Приведенные примеры показывают, что российская договорная практика в области воздушных сообщений последовательно базируется на одном из важнейших принципов современного международного воздушного права - принципе взаимности. Это позволяет российской стороне исходить не из простого арифметического равенства предоставляемых прав, а из реального веса и взаимовыгодности для обеих сторон обмена первой "свободы воздуха" на право пролетов назначенных перевозчиков государства-партнера по экономически выгодному транссибирскому маршруту. Российские же перевозчики получают дополнительно право перевозок по шестой "свободе воздуха".

Таким образом, в рамках двустороннего регулирования международных воздушных сообщений новые виды сотрудничества авиапредприятий рассматриваются Российской Федерацией в качестве средства доступа к рынку перевозок, а к участвующим в совместном использовании кодов авиапредприятиям предъявляются требования о наличии у них соответствующих коммерческих прав, при этом устанавливаются ограничения, связанные с частотой перевозок, и т.п.

Данная позиция России критикуется. По мнению многих специалистов по воздушному праву, продажа авиапредприятием в соответствии с договоренностями о совместном использовании кодов перевозок под своим кодом на рейсах других авиапредприятий не равнозначна выполнению ими самих перевозок. В силу этого требование от авиаперевозчика наличия необходимых коммерческих прав несовместимо с ограничениями, связанными с частотой перевозок и количеством пунктов, куда могут выполняться перевозки.

Еще одна проблема современного международно-правового регулирования воздушных сообщений Российской Федерации связана с образованием в России большого числа авиапредприятий, многие из которых претендуют на получение права выполнять регулярные международные перевозки[[33]](#footnote-33).

В условиях, когда Россия еще не готова к масштабной либерализации регулирования международных воздушных сообщений и предоставлению в обмен на право назначать неограниченное число авиапредприятий, например, широкие права доступа к рынку своим партнерам, рассматриваемая проблема вряд ли полностью разрешима. Другим препятствием для участия российских авиакомпаний в регулярных международных воздушных сообщениях являются содержащиеся в двусторонних межправительственных соглашениях ограничения количества пунктов, между которыми могут выполняться международные авиаперевозки.

Когда практически единственным центром на территории нашей страны, через который осуществлялись международные воздушные сообщения, была Москва, а Аэрофлот выступал единственным отечественным авиаперевозчиком, ограничение количества пунктов, открытых для международных авиаперевозок, не вызывало серьезных проблем. Однако в настоящее время российские авиапредприятия базируются в различных городах по всей территории России, и подобные ограничения по существу означают для многих из них невозможность выполнять регулярные авиаперевозки на международных воздушных линиях.

Решение этой проблемы зависит от решимости России пойти по пути либерализации регулирования международных воздушных сообщений с конкретными государствами, увеличения количества пунктов на своей территории, откуда российские авиапредприятия могут осуществлять международные перевозки, ее готовности предоставить в обмен более широкие права доступа к рынку авиаперевозок своим партнерам по соглашениям. Не случайно новейшие двусторонние соглашения о воздушном сообщении России, устанавливающие в целом либеральный режим деятельности воздушного транспорта, предусматривают теперь достаточно большой перечень пунктов на территории России, открытых для международных авиаперевозок.

Таким образом, на современном этапе перед Россией стоит задача адаптации соглашений о воздушном сообщении к изменениям, происходящим на мировом рынке перевозок под влиянием либерализации деятельности международного воздушного транспорта.

**Заключение**

Международное воздушное право - совокупность международно-правовых принципов и норм, регулирующих международные полеты и иные виды использования воздушного пространства. Не могу не оговориться, что это определение не является общепризнанным. Более распространено ограниченное понимание международного воздушного права как регулирующего только отношения, связанные с гражданской авиацией Действительно, международное воздушное право возникло и развивалось как право гражданской авиации. Однако постепенно начали появляться нормы, -регулирующие и иные виды использования воздушного океана, прежде всего, нормы, относящиеся к военному использованию и к экологической защите. Соответствующие положения появились и в актах Международной организации гражданской авиации (ИКАО), которые содержат требование к государствам при определении правил полетов правительственных воздушных судов учитывать интересы безопасности навигации гражданских судов и выполнять по мере возможности общие правила полетов. Необходимость такого рода предписаний не вызывает сомнений. В результате формируется понятие международного воздушного права в широком смысле.

Нормы, регламентирующие отдельные аспекты правового статуса воздушного пространства, начали складываться в конце XIX в. С открытием в 20-х гг. регулярных полетов стало возможным говорить о значении практического использования воздушного пространства; начали активно осуществляться воздушные перевозки коммерческого характера. Государства заключали соглашения о порядке использования воздушного пространства, о международных полетах и т.д. Предметом международно-правового регулирования становилось все больше вопросов воздухоплавания, совершенствовалась правовая регламентация, и, наконец, международные нормы и институты образовали самостоятельную отрасль международного права — международное воздушное право.

Нормы международного воздушного права зафиксированы во многих международных документах и, в частности, в Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся между народных воздушных перевозок, 1929 г. (ратифицирована СССР в 1934 г.), Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (СССР участвует с 1970 г.), Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, 1952 г. (РФ участвует), Конвенции об открытом море 1958 г., двусторонних соглашениях о международном воздушном со общении, о предотвращении инцидентов в воздушном пространстве, о налогообложении доходов от воздушных перевозок и т.д.

Важнейшими принципами современного международного воз душного права являются: уважение суверенитета государства над воздушным пространством в пределах его территории; обеспечение безопасности международной гражданской авиации; свобода полетов в международном воздушном пространстве.

**Библиографический список**

1. Абашидзе, А.Х., Алисиевич, Е.С. Право Совета Европы. Конвенция о защите прав человека и основных свобод./ А.Х. Адабашидзе, Е.С.Алисиевич. – М.:2007.
2. Бархатова, Е.Ю. Международное публичное право: учебное пособие. / Е.Ю. Бархатова. – М.: 2004.
3. Бордунов, В.Д. Международное воздушное право./ В.Д. Бордунов М.: 2007.
4. Высторобец, Е.А. Право на благоприятную окружающую среду. / Е.А. Высторобец.– М.: 2005.
5. Гаврилов, В.В. Понятие и взаимодействие международной и национальной правовых систем./ В.В. Гаврилов. – Владивосток.:2005.
6. Каламкарян, Р.А. Международное право: Курс лекций. / Р.А. Каламкарян, Ю.И. Мигачев. – М.: 2006.
7. Карро, Д. Международное экономическое право. / Д. Карро, П. Жюйар. – М.: 2002.
8. Карташкин, В.А. Государство и личность в международных правоотношениях // Юрист-международник. Internetional Lawyer.–2004.-№ 4.
9. Карташкин, В.А. Международное право и мировой порядок в XXI веке // Юрист-международник. Internetional Lawyer. – 2005. - № 1.
10. Карташкин, В.А. Международные акты о правах человека: Сборник документов. / В.А. Карташкин, Е.А. Лукашева. – М.: 2002.
11. Карташкин, В.А. Права человека и международная безопасность // Юрист-международник. Internetional Lawyer. – 2003. - № 1.
12. Кокорев, Р.С. Основные права и обязанности государств как субъектов международного права./ Р.С. Кокорев. – М.: 2004.
13. Кудинова, О.А. Международное право: Курс лекций. / О.А. Кудинова. – М.: 2005.
14. Лукашук, И. И. Глобализация, государство и право. / И.И. Лукашук. – М.: 2005.
15. Лукашук, И. И. Международное право: учебник. / И.И. Лукашук. – М.: 2005.
16. Лукашук, И. И. Право международной ответственности. / И.И. Лукашук. – М: 2005.
17. Лукашук, И. И. Современное право международных договоров./ И.И. Лукашук. – М.: 2005.
18. Лукъянцев, Г.Е Международный контроль в области прав человека: тенденции и перспективы. / Г.Е.Лукъянцев. – М.:2005.
19. Международное право: учебник. / отв. ред. Г.В. Игнатенко, О.И. Титаренко. М.: 2007.
20. Международное право: учебник. / Под ред. А.А. Ковалева, С.В. Черниченко. М.:2007.
21. Международное публичное право: учебник / Под ред. К.А. Бекяшева. – М.: 2003.
22. Обычное международное гуманитарное право. Т.1 / Ж.-М. Хенкерте и Л.Досвальд –Бек. МККК. М.: 2006.
23. Устинов, В.В. Междунраодный опыт борьбы с терроризмом: стандарты и практика. / В.В.Устинов. – М.: 2002.
24. Ушаков, Н. А. Международное право: учебник./ Н.А. Ушаков.– М.: 2005.
25. Фархутдинов, И.З. Международное инвестиционное право. Теория и практика применения./ И.З. Фархутдинов. – М.:2005.
26. Шумилов, В.М. Международное финансовое право: понятие, предмет, система // Юрист-международник. Internetional Lawyer. – 2005. - № 1.
1. Ануфриева Л.П. Об источниках международного частного права (некоторые вопросы теории) // Международное частное право. - 2004. - № 4 с.21 [↑](#footnote-ref-1)
2. Бордунов, В.Д. Международное воздушное право./ В.Д. Бордунов М.: 2007- с.71 [↑](#footnote-ref-2)
3. Кечекьян С.Ф. О понятии источника права // Ученые записки МГУ. Вып. 116. - М., 2006- с.43 [↑](#footnote-ref-3)
4. Бордунов, В.Д. Международное воздушное право./ В.Д. Бордунов М.: 2007-с.112 [↑](#footnote-ref-4)
5. Даниленко Г.М. Обычай в современном международном праве. - М., 2008- с.15 [↑](#footnote-ref-5)
6. Действующее международное право. Т. 3. М. 2008. Раздел. 22. - с.84 [↑](#footnote-ref-6)
7. Лукашук И. И., Лукашук О. И. Толкование норм международного права. М., 2007. С. 62 [↑](#footnote-ref-7)
8. Самхарадзе Д.Г."Обычай как источник международного права" //Право и политика", 2005, N 4- с.71 [↑](#footnote-ref-8)
9. Ручкин О.Ю."Общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры как источники финансового права" Международное публичное и частное право", 2005, N 4- с.76 [↑](#footnote-ref-9)
10. Лунц Л.A. Курс международного права. Общая часть. - М., 2003- с.37 [↑](#footnote-ref-10)
11. Международное право. Учебник / Под ред. Г.К. Дмитриевой. – М., 2007- с.58 [↑](#footnote-ref-11)
12. Сборник международных договоров РФ по оказанию правовой помощи. - М., 2006- с.89 [↑](#footnote-ref-12)
13. [↑](#footnote-ref-13)
14. Лукашук, И. И. Современное право международных договоров./ И.И. Лукашук. – М.: 2005.-с.186 [↑](#footnote-ref-14)
15. Тиунов О.И. Принцип соблюдения договоров в международном праве. Пермь, 2006. С. 3 [↑](#footnote-ref-15)
16. Лукашук И. И., Лукашук О. И. Толкование норм международного права. М., 2007. С. 73 [↑](#footnote-ref-16)
17. Лукашук, И. И. Современное право международных договоров./ И.И. Лукашук. – М.: 2005.-с.72 [↑](#footnote-ref-17)
18. Толстых В. Л. Нормы иностранного права в международном частном праве Российской Федерации. М., 2007. С. 69 [↑](#footnote-ref-18)
19. «Современное международное право. Сборник документов». М. 2004.-32с [↑](#footnote-ref-19)
20. Опенгейм Л. Международное право. Т.II. 2008.-54с [↑](#footnote-ref-20)
21. Бобров Р.Л., Малинин С.А. Организация Объединенных Наций. М. 2008-83с. [↑](#footnote-ref-21)
22. Лисовский В.И. Международное право. М. 2005-108с [↑](#footnote-ref-22)
23. Д.Б. Левин. История международного права. М. 2008. стр.11 [↑](#footnote-ref-23)
24. Д.И. Каченовский. Курс международного права. Ч.1. М. 2003. стр. 82-83 [↑](#footnote-ref-24)
25. Гаврилов, В.В. Понятие и взаимодействие международной и национальной правовых систем./ В.В. Гаврилов. – Владивосток.:2005- с.54 [↑](#footnote-ref-25)
26. Каламкарян, Р.А. Международное право: Курс лекций. / Р.А. Каламкарян, Ю.И. Мигачев. – М.: 2006- с.71 [↑](#footnote-ref-26)
27. Бордунов, В.Д. Международное воздушное право./ В.Д. Бордунов М.: 2007 –с.39 [↑](#footnote-ref-27)
28. Бордунов, В.Д. Международное воздушное право./ В.Д. Бордунов М.: 2007 –с.57 [↑](#footnote-ref-28)
29. Действующее международное право. Т. 3. М. 2008. Раздел. 22. - с.76 [↑](#footnote-ref-29)
30. Ручкин О.Ю."Общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры как источники финансового права" Международное публичное и частное право", 2005, N 4- с.65 [↑](#footnote-ref-30)
31. Лунц Л.A. Курс международного права. Общая часть. - М., 2003- с.76 [↑](#footnote-ref-31)
32. Международное право. Учебник / Под ред. Г.К. Дмитриевой. – М., 2007- с.45 [↑](#footnote-ref-32)
33. Толстых В. Л. Нормы иностранного права в международном частном праве Российской Федерации. М., 2007. С. 73 [↑](#footnote-ref-33)