Введение

Воздушный транспорт, способный быстро и с комфортом доставить пассажира в любую точку земного шара, появился в XX веке. Теперь это самый скоростной вид транспорта для перевозок пассажиров и груза на ближние и дальние расстояния. С помощью воздушно транспорта неимоверно расширились мировые транспортные связи между всеми членами мирового сообщества.

Интересно, что римское право рассматривало воздух как естественную среду, абсолютно необходимую для жизни и доступную всем - общее достояние (res communis). Но как только появилась возможность использовать воздушное пространство в коммерческих и военных целях, государства единодушно заявили свое право на суверенитет над воздушным пространством, включили его в состав территории. Вплоть до Второй мировой войны международное воздушное право развивалось не как относительно самостоятельная отрасль международного права, а как право гражданской авиации. Государства вступали в международные отношения по поводу использованию воздушного пространства для целей полетов и воздушных перевозок между государствами. Такое использование воздушного пространства связано с отсутствием других видов деятельности в указанном пространстве. Однако постепенно утвердилось правовое положение воздушного пространства. Оно стало суверенным. Государства стали обладать суверенитетом использования воздушного пространства в коммерческих и военных целях.

Последние десятилетия XX века ознаменовались развитием научных, научно-прикладных и учебно-методических разработок различных разделов международного и внутригосударственного воздушного права и всей отрасли в целом. Значительный вклад в этом отношении внесен представителями отечественной юридической науки: Ю.М.Колосовым, Ю.Н.Малеевым, А.Н.Верещагининым, В.Д.Бордуновым, А.П.Мовчаном. Труды этих ученных, а также других авторов были использованы при написании данной курсовой.

Актуальность темы обусловлено научно-техническим развитием в области авиации и его влиянием на международные отношения.

Перед курсовой поставлены следующие задачи: дать понятие международного воздушного права, разобрать его сущность, значение и развитие, а также рассмотреть основные принципы и источники международного воздушного права.

Целью написания курсовой является рассмотрение международного воздушного права как составной части международного права.

# **Глава 1. Понятие международного воздушного права.**

Международное воздушное право - это отрасль международного права, представляющая собой совокупность общепризнанных и специальных принципов и норм, которыми определяется правовое положение воздушного пространства и находящихся в нем летательных аппаратов, устанавливается режим использования этого пространства для целей гражданской авиации, регулируются отношения, возникающие между пользователями по поводу воздушных передвижений, связанных с ними коммерческих операций и обеспечения безопасности полетов.[[1]](#footnote-1)

В отечественной доктрине международного права предложено значительное число определений международного воздушного права, существенно отличающихся друг от друга. Приведем два таких определения. Так, Мовчан. А.П. определяет международное воздушное право как отрасль международного права, “представляющую собой систему норм, регулирующих отношения между государствами в связи с использованием воздушного пространства в целях осуществления международных воздушных сообщений и обеспечения их безопасности”.[[2]](#footnote-2) Бордунов В.Д. дает следующее определение: “Международное воздушное право — часть международного права, представляющая собой систему норм, регулирующих отношения между субъектами международного права в связи с использованием воздушного пространства гражданской авиацией”.[[3]](#footnote-3) Вместе с тем, подчеркивается далее, большая группа норм МВП связана с регулированием международных полетов как таковых, независимо от того, с какими целями они осуществляются.

Пространственная сфера действия данной отрасли международного права определяется прежде всего с учетом физических свойств атмосферы - убывания ее плотности (разрежения) по мере удаления от земной поверхности, в связи с чем верхний предел воздушного пространства оценивается высотой в 100-110 км. Это обусловливается, во-первых, тем, что здесь пролегает граница, за которой химический и молекулярный составы воздуха уже не могут оставаться неизменными, так как его атомы, преодолевая земное тяготение, постепенно уходят в межпланетное пространство; во-вторых, тем, что до этой границы еще возможны полеты искусственных объектов с использовавшем аэродинамического свойства; в-третьих, что на этой высоте находятся наиболее низкие орбиты искусственных спутников Земли.

В правовом отношении сфера действия международного воздушного права определяется с учетом подразделения атмосферы на воздушное пространство суверенное, расположенное над сухопутной и морской территорией государств, и открытое или международное, расположенное за пределами государственных границ. В российской доктрине международного права преобладающим является подход к оценке юридического статуса воздушного пространства, согласно которому он в целом базируется на основных общепризнанных принципах международного права.[[4]](#footnote-4)

Считается общепризнанным, что международное воздушное право регулирует аэронавигационные аспекты использования воздушного пространства и не распространяется на природоохранительные отношения, использование солнечной энергии, воздействие на атмосферные процессы и т. п. Использование военной авиации также остается за рамками международного воздушного права.

Вместе с тем в последние десятилетия появляются региональные международные организации по регулированию всей аэронавигации, в ряде стран вводятся единые системы управления движением в воздушном пространстве двух и более государств как гражданских, так и военных летательных аппаратов. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года содержит нормы, в соответствии с которыми государственные летательные аппараты (по определению Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. к государственным относятся воздушные суда, состоящие на военной, таможенной и полицейской службе) должны обычно соблюдать правила полетов ИКАО (Международной организации гражданской авиации) при транзитном пролете через проливы и при архипелажном пролете. [[5]](#footnote-5)

В рамках ИКАО активно разрабатывается глобальная система управления воздушным движением, которая обеспечивала бы полеты как гражданских, так и военных воздушных судов. Документ Стокгольмской конференции по мерам доверия (1986 г.), проходившей в рамках Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе, предусматривает комплекс мер «воздушного доверия» в военной области, в том числе проведение воздушного контроля (инспекции). В 1992 году был подписан Договор по открытому небу, регламентирующий проведение таких инспекций. Воздушный контроль с помощью военных воздушных судов допускается Договором об Антарктике 1959 года.

Сложилась устойчивая практика уведомления об испытаниях ракетоносителей в Мировом океане в пределах объявляемых зон морского и воздушного пространств, а также уведомлений о запуске ракет с бортов научно-исследовательских судов. Советским Союзом были заключены с рядом стран (в 1972 г.— с США, 1986 г.— с Великобританией, в 1988 г.— с ФРГ и Францией) однотипные соглашения, где речь идет о военных самолетах, о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод и в воздушном пространстве над ним. [[6]](#footnote-6)

В развитие воздушного права можно выделить три периода:

1. в первый период (до 1919 г.) в основном происходило формирование теории воздушного права. Борьба шла между сторонниками принципа «свободы воздуха» и сторонниками принципа «суверенитета на воздушное пространство». Сторонники принципа «свободы воздуха» исходили из того, что воздушное пространство не подлежит национальному присвоению и на него не должна распространяться юрисдикция государства. Разновидностью этой теории была « теория зон», сторонники которой пытались провести аналогию правового режима водных пространств с правовым режимом воздушного пространства (нижние слои воздушного пространства должны находиться под суверенитетом государства, а на верхние слои должна распространяться свобода воздуха). В этот период многие государства приняли национальные акты, закрепившие суверенитет на свое воздушное пространство;
2. во второй период (между двумя мировыми войнами) произошло окончательное признание принципа полного и исключительного суверенитета государств над их воздушным пространством, который был закреплен не только в национальном законодательстве большинства государств, но и в многосторонних международных соглашениях (Парижская конвенция о воздушных передвижениях 1919 г., Варшавская конвенция 1929 г., Чикагская конвенция 1944 г. и др.);
3. третий период (после принятия Чикагской конвенции 1944 г.) связан с научно-технической революцией в авиации, появлением качественно новых летальных аппаратов (реактивные, сверхзвуковые самолеты), а также с принятием многих международных многосторонних соглашений, формирующих новые принципы международного воздушного права.[[7]](#footnote-7)

Чикагской конвенцией была учреждена Организация международной гражданской авиации (далее — ИКАО), целями и назначением, которой является развитие принципов и технологии международной воздушной навигации и поощрение планирования и развития международного воздушного транспорта.

Структуру международного воздушного права составляют группы норм:

- нормы, регулирующие международные воздушные перевозки, режим воздушного пространства и международные полеты;

- нормы, регулирующие международные сообщения с коммерческой стороны.[[8]](#footnote-8)

## Глава 2. Основные принципы международного воздушного права

Международное воздушное право как отрасль меж­дународного права основывается на общих принципах международного права. Вместе с тем в систему норм воздушного права входят и специальные принципы и нормы, непосредственно регулирующие деятельность международной авиации в целом.[[9]](#footnote-9)

**Принцип исключительного и полного суверенитета** **государств над их воздушным пространством.** Этот принцип получил закрепление как в международных соглашениях (ст. 1 Чикагской конвенции 1944 г.), так и в законодательстве различных стран. Основное содержание принципа суверенитета над воздушным пространством состоит в том, что «государства самостоятельно устанавливают правовой режим использования своего воздушного пространства»[[10]](#footnote-10). Воздушное пространство государства может использоваться для полетов иностранных летательных аппаратов только в соответствии с разрешительным порядком (разрешение в форме договора о воздушных сообщениях или разовое разрешение на полет, выдаваемое компетентным государственным органом). Разумеется, государство обязано обеспечить осуществление прав других государств в пределах своей территории в соответствии с международными договорами (предоставление маршрутов и аэропортов для международных полетов, содействие в реализации коммерческих прав, предоставленных иностранным авиакомпаниям, и пр.). Государство также должно использовать свое воздушное пространство таким образом, чтобы при этом не наносился ущерб правомерным интересам других государств. Например, недопустимы полеты в приграничной полосе с прохождением сверхзвукового барьера, если последствия звукового удара (лавины, акустические воздействия на строения, памятники архитектуры и т. п.) носят вредоносный характер на территории соседнего государства. Каждое воздушное судно во время полета и пребывания в пределах территории какого-либо другого государства обязано строго соблюдать действующие в этом государстве законы и правила, касающиеся воздушных сообщений. В соответствии с принципом суверенитета над своим воздушным пространством государства обычно устанавливают маршруты или трассы полетов и, если необходимо, запретные зоны для полетов, а также определяют правила радиосвязи и обеспечения безопасности полетов. При прибытии иностранного воздушного судна в аэропорт компетентные органы каждого государства вправе производить его досмотр и проверку документов (свидетельство о регистрации, удостоверение о пригодности к полетам, свидетельства о квалификации членов экипажа, списки пассажиров и т. п.). По российскому законодательству на иностранные воздушные суда, их экипажи и пассажиров, прибывающих в Россию или отбывающих из нее, распространяются паспортные, таможенные, санитарные и другие правила, а также правила ввоза и вывоза имущества. Таким образом, иностранное воздушное судно, осуществляющее международные воздушные сообщения, во время своего пребывания в пределах территории какого-либо государства подчиняется его юрисдикции. Определенное исключение из этого правила имеет место при транзитном пролете через международные проливы, перекрываемые территориальными водами, и при архипелажном пролете, а также в случае наличия специальных соглашений по проливам (например, по Черноморским). В таких случаях действуют специальные правила.[[11]](#footnote-11)

**Принцип свободы полетов в открытом воздушном пространстве**. К открытому или международному воздушному пространству относится воздушное пространство за пределами территориальных вод прибрежных государств. Все воздушные суда во время своего пребывания в международном воздушном пространстве подчиняются юрисдикции только государства своей регистрации. Однако свобода полетов в международном воздушном пространстве не означает, что государства и их воздушные суда свободны от соблюдения определенных правил и требований, закрепленных в международных соглашениях или в регламентах ИКАО. Согласно Чикагской конвенции 1944 года, правила полетов, которые устанавливаются ИКАО в соответствии с Конвенцией, действуют над открытым морем без каких-либо исключений. Все государства должны придерживаться этих правил и принимать меры к тому, чтобы они строго соблюдались их воздушными судами во время полетов над открытым морем.[[12]](#footnote-12) Так, в силу свободы открытого воздушного пространства эксплуатанты и командиры воздушных судов, а также органы, запускающие другие летательные аппараты, формально не связаны обязательством придерживаться здесь каких-либо маршрутов. Тем не менее в интересах безопасности полетов, обеспечение которой значительно сложнее, чем в суверенном воздушном пространстве, сложилась устойчивая обычно-правовая практика выполнения международных полетов над открытым морем по согласованным на международной основе маршрутам ОВД (обслуживания воздушного движения), основные из которых устанавливаются и пересматриваются на региональных аэронавигационных совещаниях, созываемых в рамках ИКАО. Вместе с тем значительная и все более возрастающая масса полетов имеет место за пределами маршрутов ОВД. В таком случае конкретный маршрут указывается в плане полета, который сообщается органу, обслуживающему конкретный район воздушного пространства. Система правил полетов, действующих в открытом воздушном пространстве, складывается на основе обобщенных, основных правил, содержащихся в Приложении 2 к Чикагской конвенции, а также в «Процедурах аэронавигационного обслуживания — Правилах полетов и обслуживания воздушного движения» и «Дополнительных региональных процедурах». Чикагская конвенция и соответственно регламенты, содержащиеся в приложениях к ней и других документах ИКАО, не распространяются на государственные летательные аппараты. В Чикагскую конвенцию лишь включена норма, обязывающая государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов «обращать должное внимание» на безопасность навигации гражданских воздушных судов (ст. 3 а).[[13]](#footnote-13)

В дополнение и развитие этих положений Ассамблея ИКАО в Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области аэронавигации рекомендовала, чтобы полеты государственных воздушных судов выполнялись, «насколько практически возможно», с учетом правил, содержащихся в Приложении 2, согласовывая данный вопрос «со всеми государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе». В большинстве случаев подобное согласование и соблюдение правил полетов ИКАО государственными воздушными судами стали обычно-правовой практикой. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года подтвердила традиционную свободу полетов над открытым морем. Не повлияла на эту свободу и созданная по Конвенции 200-мильная экономическая зона. В воздушном пространстве над зоной по-прежнему существует свобода полетов. [[14]](#footnote-14)

**Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации**. В соответствии с этим принципом государства обязаны: а) принимать меры по обеспечению технической надежности авиационной техники, аэропортов, вспомогательных служб и воздушных трасс; б) вести борьбу с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Одна из основных задач Чикагской конвенции 1944 года и создания ИКАО состояла в том, чтобы «международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом».[[15]](#footnote-15) На это направлены прежде всего те единые требования к технике безопасности аэронавигации, которые содержатся в самой Конвенции и в 18 приложениях к ней. Эти требования нуждаются в постоянном уточнении и обновлении с учетом научно-технического прогресса в области авиации. Выполнение данной задачи возложено на ИКАО. [[16]](#footnote-16)

С этой целью государства в рамках ИКАО периодически, по мере необходимости, разрабатывают международные регламенты (правила, стандарты, рекомендации и т. д.), которые касаются: годности воздушных судов к полетам и квалификации летного и технического персонала; регистрации воздушных судов и бортовой документации; систем связи и аэронавигационных карт; характеристик аэропортов и посадочных площадок; правил полетов и практики управления воздушным движением, а также всех других вопросов, касающихся безопасности и эффективности аэронавигации. В целом регламенты ИКАО способствуют повышению безопасности и эффективности международной гражданской авиации, поскольку они содействуют практическому внедрению различными государствами единых или сходных летно-технических норм и правил полетов гражданских самолетов, основанных на новейших достижениях в области международной аэронавигации. В связи со случаями захвата и угона гражданских воздушных судов, которые подрывали безопасность воздушных сообщений, в ИКАО было разработано специальное Приложение 17 к Чикагской конвенции — «Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства». В приложении подчеркивается, что «во всех вопросах, связанных с защитой международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, первостепенное значение имеет безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и общества в целом.»[[17]](#footnote-17)

По инициативе и под эгидой ИКАО в 70-х годах были разработаны международные конвенции, направленные на организацию и развитие сотрудничества государств по борьбе с незаконным вмешательством в деятельность гражданской авиации: Гаагская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 года и Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 года. В этих конвенциях захват находящегося в полете воздушного судна с помощью силы или угрозы ее применения либо другой формы запугивания признается тяжким уголовным преступлением. [[18]](#footnote-18)

В Монреальской конвенции уточнен и расширен (по сравнению с Гаагской конвенцией) перечень преступных актов, угрожающих безопасности гражданской авиации: насилие в отношение лиц, находящихся на борту воздушного судна в полете; разрушение или повреждение воздушного судна, находящегося в эксплуатации; разрушение, повреждение или вмешательство в эксплуатацию наземного аэронавигационного оборудования; сообщение заведомо ложных сведений, создающих угрозу безопасности полета воздушного судна.[[19]](#footnote-19) Государства — участники этих конвенций обязаны применять в отношении всех таких преступлений суровые меры наказания. Неуклонное соблюдение всеми государствами принципа обеспечения безопасности — важное условие дальнейшего развития международных воздушных сообщений, которые в наше время играют существенную роль в укреплении политических, экономических, культурных и других связей между странами и народами.

Нужно отметить, что перечень принципов международного воздушного права не является исчерпывающим. Например, можно говорить о принципе иммунитета военных летальных аппаратов, которые выступают как органы государства, предназначенные для защиты его прав и интересов. Иммунитет военного самолета означает свободу от юрисдикции иностранных властей и свободу от принуждения и каких-либо насильственных действий в какой бы то ни было форме (задержание, арест, конфискация, реквизиция и т.п.). В мирное время военный самолет обладает иммунитетом независимо от того, в каком воздушном пространстве он находится и к какому государству принадлежит.[[20]](#footnote-20)

**Глава 3. Источники международного воздушного права**

Система источников международного воздушного права довольно сложна. Начало формированию конкретных юридических норм международного воздушного права было положено подписанием в 1874 г. многосторонней Брюссельской декларации о правовом статусе воздухоплавателей, которая в силу не вступила, но была воспринята Гаагской конвенцией о законах и обычаях сухопутной войны 1899 г. Заключенное в 1898 г. соглашение Австрии и Германии регулировало условия полетов над их территориями. Право распоряжения воздушным пространством над своей территорией было закреплено соглашением между Германией и Францией 1913 г. На сегодняшний день количество двусторонних соглашений о юридическом статусе воздушного пространства и правовом режиме его использования исчисляется многими сотнями.[[21]](#footnote-21)

В числе многосторонних договоров следует упомянуть Международную (Парижскую) конвенцию о воздушных передвижениях 1919 г.; в 1929 г. была принята действующая до сих пор Варшавская конвенция. Последней установлены обязательные для участников основные условия договора воздушной перевозки, проформы транспортных документов, порядок установления и пределы материальной ответственности авиаперевозчика за вред, причиненный пассажиру и грузу. Ту же цель преследовали заключенные в 1933 г. Римские конвенции о правилах предупредительного ареста воздушного судна и об ущербе, причиненном воздушным судном третьим лицам на поверхности (ныне действует в редакции 1952 г.), а также Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил относительно оказания помощи воздушным судам и их спасение 1938 г.

Важнейший этап в развитии международного воздушного права составила упоминавшаяся Чикагская конвенция 1944 г. (с поправками, принятыми в 1962, 1971 и 1973 тт.), которая, помимо подтверждения действительности принципа полного и исключительного суверенитета государства над его воздушным пространством, имеет целью регулирование комплекса правоотношений между государствами в области международной гражданской авиации в части осуществления регулярных и нерегулярных полетов, регистрации и национальной принадлежности воздушных судов, требований к их экипажам и т.д. Конвенция одновременно является учредительным актом ИКАО.[[22]](#footnote-22)

Серьезный вклад в развитие международного воздушного права оказывают принятые и принимаемые ИКАО приложения к Чикагской конвенции, посвященные обеспечению технико-эксплуатационной и экологической безопасности, содержащие правила полетов по международным воздушным трассам, а также регламентирующие условия признания годности воздушных судов к полетам, методы управления воздушным движением, создания аэронавигационных карт, ведения бортовых документов и пр. Все такие акты - правила, стандарты, процедуры, принимаемые ИКАО и другими межгосударственными авиационными организациями, имеют статус рекомендаций и формально, в строгом смысле слова, нормами права (обязательными правилами поведения) не являются. Тем не менее важная роль таких актов в деятельности гражданской авиации побуждает государства следовать установлениям такого рода. Последние приобретают обязательную для государства силу, если оно в течение определенного срока не направит ИКАО уведомление о расхождении между его национальным законодательством и конкретной рекомендацией (регламентом, правилом, процедурой). Каждое государство в любое время может мотивированно или без указания мотивов заявить о своем отказе соблюдать ту или другую рекомендацию либо даже какое-нибудь из приложений к Чикагской конвенции. Ряд кардинальных положений международного воздушного права имеют своим первоначальным источником международный обычай, что имело место, как говорилось, при формировании цринцица суверенитета государства над его воздушным пространством. Это же следует сказать и по поводу сохранения прерогатив государственного флага при регистрации воздушного судна, его юрисдикции в отношении последнего и за пределами государственных границ этого государства. Всеобщее признание в качестве обычной нормы снискало положение об обязательном оказании помощи воздушным судном другому воздушному или морскому судну, терпящему бедствие, а также предоставление таковым права на несанкционированный вхождение в пределы иностранной территории.[[23]](#footnote-23)

Вопрос о регламентации применения летательных аппаратов в военных целях неоднократно обсуждался на международных конференциях и в международных организациях (Гаагские конференции мира 1899 и 1907 гг., Вашингтонская конференция 1922 г.). На Гаагских конференциях были приняты декларации, запрещающие бомбардировки с воздушных шаров и летательных аппаратов. К действиям военной авиации непосредственно применимо также содержащееся в IV Гаагской конвенции 1907 г. запрещение бомбардировать незащищенные города, селения, жилища или строения "каким бы то ни было способом". Несколько специальных норм, регулирующих режим санитарной авиации, содержится в Женевских конвенциях о защите жертв войны 1949 г. и дополнительных протоколах к ним 1977 г. (ст.ст. 35-37 1-й Конвенции, ст.ст. 39, 40 Дополнительного протокола I). Гаагская конвенция о защите культурных ценностей в случае вооруженных конфликтов 1954 г. и Дополнительный протокол I к Женевским конвенциям 1949 г. запрещают нападение на памятники и другие культурные и исторические объекты, места отправления культов.

Особо отмечу тесную связь международного воздушного права с национальным воздушным правом, точнее с той его частью, которая относится к международным полетам. Национальное право и в данном случае не является источником международного права. Но без него картина правового регулирования в рассматриваемой области будет неполной. Попутно замечу, что в этой области влияние международного права на внутреннее право особенно ощутимо. Основным актом внутреннего воздушного права в нашей стране является Воздушный кодекс РФ 1997г. Немало существенных норм содержат и другие законы, прежде всего Закон о Государственной границе РФ 1993 г. [[24]](#footnote-24)

В Воздушном кодексе, в частности, устанавливается, что Российская Федерация обладает суверенитетом в отношении воздушного пространства, расположенного над ее территорией (водной и сухопутной); что все летательные аппараты, необходимое для их обслуживания оборудование и техника подлежат обязательной сертификации и аттестованию; что регулирование деятельности авиации и контроль за такой деятельностью осуществляются компетентными государственными органами.[[25]](#footnote-25)

**Заключение**

Подводя итог всему сказанному и исходя из задач и целей поставленными перед курсовой можно сделать следующие выводы:

во-первых, международное воздушное право является отраслью современного международного права, его составная часть, которая устанавливает режим воздушного пространства и регулирует отношения между субъектами международного права по поводу использования этого пространства и организации международных воздушных сообщений. Определение международного воздушного права имеет дискуссионный характер, а именно, некоторые авторы считают, что международное воздушное право регулируют использование воздушного пространства исключительно гражданской авиацией, в то время как другие полагают, что использование военной авиации также входит в предмет регулирования международного воздушного права. Мне считается более приемлемая вторая точка зрения, о том, что международное воздушное право устанавливает режим использования воздушного пространства как гражданской, так и военной авиации;

во-вторых, в основе современного международного права стоят такие основные принципы как: принцип исключительного и полного суверенитета государств над их воздушным пространством; принцип свободы полетов в открытом воздушном пространстве и принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации, которые нашли свое закрепление в источниках международного воздушного права. Значение перечисленных принципов заключается в том, что они устанавливают правовой режим использования воздушного пространства и непосредственно регулируют деятельность международной авиации в целом;

в третьих, основным документом в области международного воздушного права является Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944 года, которая подтверждает действительность принципа полного и исключительного суверенитета государства над его воздушным пространством, имеет целью регулирование комплекса правоотношений между государствами в области международной гражданской авиации в части осуществления регулярных и нерегулярных полетов, регистрации и национальной принадлежности воздушных судов, требований к их экипажам и т.д. Серьезный вклад в развитие международного воздушного права оказывают принятые и принимаемые ИКАО приложения к Чикагской конвенции, посвященные обеспечению технико-эксплуатационной и экологической безопасности, содержащие правила полетов по международным воздушным трассам, а также регламентирующие условия признания годности воздушных судов к полетам, методы управления воздушным движением, создания аэронавигационных карт, ведения бортовых документов и пр.

**Список использованной литературы**

Нормативно-правовые акты:

1. Воздушный кодекс Российской Федерации [электронный ресурс] //СПС «Консультант плюс»
2. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г [электронный ресурс] // СПС «Консультант плюс»
3. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. и тексты поправок к Чикагской конвенции [электронный ресурс] // СПС «Консультант плюс»
4. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов 1963 г. [электронный ресурс] // СПС «Консультант плюс»
5. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. [электронный ресурс] // СПС «Консультант плюс»
6. Конвенция о борьбе с незаконными действиями, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г [электронный ресурс] // СПС «Консультант плюс»

Учебная литература:

# Бордунов В.Д., Верещагин А.Н., Международное воздушное право: Кн. 1. М, 2002.

1. Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М, 1999.
2. Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М,2003.
3. Верещагин А.Н. Международное воздушное право: Проблемы международно-правового регулирования воздушных сообщений. М, 2000.
4. Грязнов В.С. Международные авиаперевозки (Правовые вопросы) // Московский журнал международного права.1999. №6
5. Дежкин В.Н. Правовое регулирование международных воздушных сообщений. М,2001.
6. Малеев Ю.Н. Воздушный кодекс Российской Федерации и международное право // Московский журнал международного права. 1997. № 4.
7. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М, 2002.
8. Мовчан А.П. Международное воздушное право. Кн. 1-2. М, 2001.
9. Сапрыкин Ф.И. Правовой режим воздушного пространства участников СНГ // Московский журнал международного права. 1996. № 4.
10. Курдюков Г.И., Лихачев В.Н. Международное воздушное право: Кн. 1-2.М, 2001.
11. Словарь международного воздушного права. М, 2004.
12. Колосов Ю.М., Кузнецов В.И. Международное публичное право: Учебник. М, 2003.

Каламкарян Р.А. Мигаче Ю.И. Международное воздушное право: Учебник. М, 2005.

1. Словарь международного воздушного права. М, 1999. с.122 [↑](#footnote-ref-1)
2. Мовчан. А.П. Международное воздушное право. Кн. 1-2.М,2001.с.21 [↑](#footnote-ref-2)
3. # Бордунов В.Д., Верещагин А.Н., Международное воздушное право. Кн. 1.М. 2002.с.13

   [↑](#footnote-ref-3)
4. Колосов Ю.М., Кузнецов В.И. Международное публичное право: Учебник. М, 2003.с.426 [↑](#footnote-ref-4)
5. Колосов Ю.М., Кузнецов В.И. Международное публичное право: Учебник. М, 2003.с.427 [↑](#footnote-ref-5)
6. Мовчан. А.П. Международное воздушное право. Кн. 1-2. М,2001.с.24 [↑](#footnote-ref-6)
7. Каламкарян Р.А. Мигаче Ю.И. Международное воздушное право: Учебник. М, 2005. с.550-551 [↑](#footnote-ref-7)
8. # Бордунов В.Д., Верещагин А.Н., Международное воздушное право: Кн. 1. М, 2002.с.34

   [↑](#footnote-ref-8)
9. Сапрыкин Ф.И. Правовой режим воздушного пространства участников СНГ // Московский журнал международного права. 1996. № 4.с.34 [↑](#footnote-ref-9)
10. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. и тексты поправок к Чикагской конвенции [электронный ресурс] // СПС «Консультант плюс» [↑](#footnote-ref-10)
11. Верещагин А.Н. Международное воздушное право: Проблемы международно-правового регулирования воздушных сообщений. М, 2000.с.43-47 [↑](#footnote-ref-11)
12. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. и тексты поправок к Чикагской конвенции [электронный ресурс] // СПС «Консультант плюс» [↑](#footnote-ref-12)
13. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. и тексты поправок к Чикагской конвенции [электронный ресурс] // СПС «Консультант плюс» [↑](#footnote-ref-13)
14. Колосов Ю.М., Кузнецов В.И. Международное публичное право: Учебник. М, 2003.с.167 [↑](#footnote-ref-14)
15. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. и тексты поправок к Чикагской конвенции [электронный ресурс] // СПС «Консультант плюс» [↑](#footnote-ref-15)
16. Курдюков Г.И., Лихачев В.Н. Международное воздушное право: Кн. 1-2. М, 2001 с.197 [↑](#footnote-ref-16)
17. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. [электронный ресурс] // СПС «Консультант плюс» [↑](#footnote-ref-17)
18. Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М, 1999.с.23 [↑](#footnote-ref-18)
19. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. [электронный ресурс] // СПС «Консультант плюс» [↑](#footnote-ref-19)
20. Каламкарян Р.А. Мигаче Ю.И. Международное воздушное право: Учебник. М, 2005. с.557 [↑](#footnote-ref-20)
21. Колосов Ю.М., Кузнецов В.И. Международное публичное право: Учебник. М, 2003.с.562 [↑](#footnote-ref-21)
22. Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М, 1999. с.67 [↑](#footnote-ref-22)
23. Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М, 2003.с.65 [↑](#footnote-ref-23)
24. Малеев Ю.Н. Воздушный кодекс Российской Федерации и международное право // Московский журнал международного права. 1997. № 4. [↑](#footnote-ref-24)
25. Воздушный кодекс Российской Федерации [электронный ресурс] //СПС «Консультант плюс» [↑](#footnote-ref-25)