

А.А. Тыртышный-младший

**СИСТЕМА НОРМАТИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ СОВРЕМЕННОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

*В статье рассматриваются сложившиеся в доктрине современного воздушного права подходы к обоснованию и методологии становления и функционирования системы источников воздушного права. Проводится анализ некоторых элементов системы источников, исследуется природа правовых коллизий между нормами международных договоров и национального законодательства, регулирующих воздушные перевозки и защищающих права участников таких правоотношений. Ставится вопрос о необходимости гармонизации законодательства и подзаконных актов в сфере воздушных перевозок, выработки единых подходов в правоприменении, научно-методическом и кадровом обеспечении этой сферы деятельности.*

**Ключевые слов:** воздушное право, система источников, международное воздушное право, правовые коллизии, конституционные установления, подзаконные акты, систематизация законодательства, общепрофессиональные и специализированные компетенции юристов.

А.А. Tyrtysnyi-junior

**THE SYSTEM OF REGULATORY SOURCES OF MODERN AIR LAW THE RUSSIAN FEDERATION**

*The article considers the approaches to the substantiation and methodology of the formation and functioning of air law sources system developed in the doctrine of modern air law. Some elements of the source system are analysed, and the nature of legal conflicts between the norms of international treaties and national legislation governing air transportation and protecting the rights of participants in such legal relations are considered. The question about the need for harmonization of legislation and regulations in the field of air transport, the development of common approaches in law enforcement, scientific and methodological and staffing of this sphere of activity is raised.*

**Keywords:** air law, system of sources, international air law, legal conflicts, constitutional provisions, by-laws, systematization of legislation, General professional and specialized competence of lawyers.

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 и 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 использования воздушного пространства для целей полетов и воздушных перевозок между государствами. Такое использование воздушного

© Тыртышный-младший А.А., 2018.

го 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. Таким образом, со временем возникла необходимость в четком и структурированном правовом регулировании данных правоотношений как на национальных уровнях, так и на межгосударственных.

Система источников именно международного воздушного права довольно сложна и постоянно развивается на протяжении всего своего существования. Важное место среди источников воздушного права занимают многосторонние и двусторонние договоры и соглашения между Россией и другими странами, регулирующие различные правоотношения, возникающие в процессе международных воздушных сообщений. В статье 3 Воздушного кодекса (ВК) РФ прямо определяется, что если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены ВК РФ, следует применять правила международного договора.

Началом формирования конкретных юридических норм международного воздушного права послужило подписание 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 в 1913 г. На сегодняшний день количество двусторонних соглашений о юридическом статусе воздушного пространства и правовом режиме его использования исчисляется многими сотнями [7].

В числе многосторонних договоров следует упомянуть Международную (Па-

рижскую) 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, формы 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 1938 г. об унификации некоторых правил относительно оказания помощи воздушным судам и их спасению.

Ещё один важный этап в развитии международного воздушного права составила Чикагская конвенция 1944 г. (с поправками, принятыми в 1962, 1971 и 1973 гг.), которая помимо подтверждения 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 [15].

Серьезный вклад в развитие международного воздушного права делают 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 межго-

сударственными авиационными организациями, – имеют статус рекомендаций и формально, в строгом смысле слова, нормами права (обязательными правилами поведения) не являются. 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 [11].

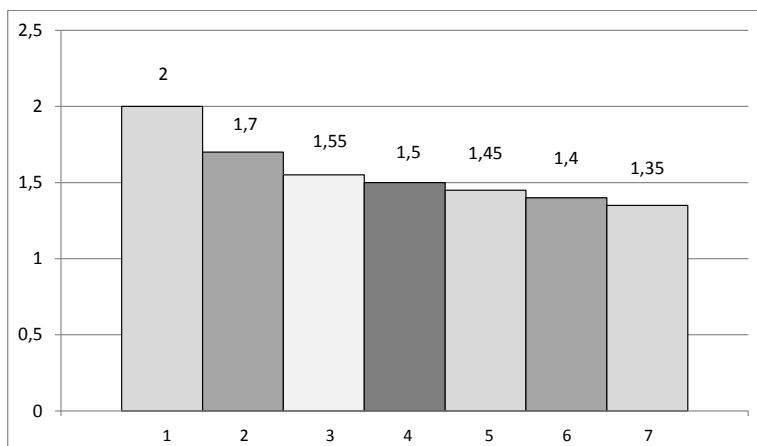
Вместе с тем, анализ юридической практики показывает, что при применении норм международного права часто приходится преодолевать конфликт с национальными конституционными установлениями. Так, например, статья 26 Варшавской конвенции говорит об обязательности предъявления перевозчику письменного возражения – при повреждении груза такое возражение должно быть направлено «немедленно по обнаружении повреждения и самое позднее в течение трехдневного срока для багажа и семидневного для товаров, считая со дня получения» [2]. Предполагается, что отсутствие предъявленного возражения порождает правовые последствия, которые не допускают возможности оспаривания поврежденного груза: «...никакие иски против перевозчика не принимаются, кроме случаев обмана со стороны последнего». При всей очевидности содержания международно-правовой нормы судебная практика не является столь однозначной. К примеру, Солнечногорский городской суд, рассмотрев в апелляционной инстанции иск к ЗАО «Аэрофлот-Карго» в защиту гражданина Г., удовлетворил иск, несмотря на то что просрочка в предъявлении претензии составила более двадцати дней.

Таким образом, Конституция РФ (часть 1 статьи 46) закрепляет право гражданина на судебную защиту и имеет приоритет над формальным порядком предъявления претензий, установленным Варшавской конвенцией [2]. Постановлением Конституционного суда РФ от 14 июля 2015 года [5] было подтверждено верховенство Конституции РФ в вопросах защиты прав и свобод человека в случае коллизий с нормами международного права, в частности, постановлений Европейского суда по правам человека, возлагающих на государство обязательства, реализация которых не согласуется с Конституцией Российской Федерации. Иными словами, с конституционно-правовой точки зрения это касается решений, затрагивающих принципы и нормы Конституции Российской Федерации. В таких случаях Россия может в порядке исключения отступить от выполнения возлагаемых на нее обязательств, когда такое отступление является единственно возможным способом избежать нарушения основополагающих принципов и норм Конституции Российской Федерации.

На территории нашей страны помимо международных актов действует также своя система правового регулирования воздушных перевозок. Нормативные правовые акты (НПА), образующие нормы воздушного права, можно разбить на две основные группы. Основными НПА, регулирующими Воздушное право, являются следующие (см. диаграмму 1).

Высшей юридической силой в системе законодательства о гражданской авиации занимают установления Конституции Российской Федерации. В ней закреплены нормы, оказывающие существенное влияние на правоотношения, возникающие при эксплуатации воздушного транспорта. Так, например, статья 4 Конституции, закрепляя полный и исключительный суверенитет на всю территорию Российской Федерации, тем самым определяет, что государственная власть распространяется на всю территорию, находящуюся под юрисдикцией России. При этом государственная

### Основные нормативно-правовые акты воздушного права в Российской Федерации



- 1 – Воздушный кодекс РФ
- 2 – Федеральный закон от 03.04.2017 № 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок»
- 3 – Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ (ред. от 29.07.2017) «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу»
- 4 – Приказ Минтранса России от 25.08.2015 № 262 (ред. от 24.11.2017) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов»
- 5 – Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 (ред. от 30.01.2018) «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»
- 6 – Постановление Правительства РФ от 02.12.2017 № 1460 «Об утверждении Правил установления при аэродромной территории»
- 7 – Иные НПА

власть распространяется именно на всю без исключения территорию России: на все сухопутные, водные и воздушные пространства, находящиеся под юрисдикцией Российской Федерации, а также объекты с государственной символикой России (корабли, авиалайнеры и пр.). Статья 8 Конституции РФ признает и закрепляет равным образом частную, государственную, муниципальную и иные формы собственности, что в конечном итоге определяет стратегию в области коммерческой эксплуатации воздушного транспорта [1].

К первой группе относятся акты, которые носят статус законов, принимаемые высшим законодательным органом Российской Федерации – Федеральным Собранием. Ко второй относятся все другие нормативные правовые акты, имеющие статус подзаконных актов, к ним же можно отнести и локальные акты по вопросам регламентации воздушных перевозок.

Среди законов особое место занимает Конституция Российской Федерации, на основании которой был разработан, принят и вступил в силу с 1 апреля 1997

года основной авиационный закон – Воздушный кодекс Российской Федерации. Предметом регулирования Воздушного кодекса Российской Федерации является установление правовых основ использования воздушного пространства и деятельности в области авиации. К одному из наиболее значимых федеральных законов, регламентирующих вопросы авиационной безопасности, следует отнести ФЗ «О транспортной безопасности», вступивший в силу в августе 2007 года.

Среди подзаконных источников воздушного права большей юридической силой обладают нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации. Правительство издает постановления во исполнение законов РФ, которые носят общегосударственный характер. В свою очередь, высшие органы государственной власти и управления субъектов страны в пределах своей компетенции принимают законы и издают постановления на основе и во исполнение действующих законов Российской Федерации и постановлений Правительства. Достаточно многочисленную группу составляют нормативные правовые акты центральных органов государственного управления – министерств, федеральных служб, агентств и т.д. Деятельность по управлению гражданской авиацией обеспечивается целой системой органов, каждый из которых в пределах своей компетенции издает нормативные акты, обладающие различной по отношению друг к другу юридической силой.

Как уже отмечалось, особую роль среди законов, являющихся источниками воздушного права, играет Воздушный кодекс Российской Федерации. В общей иерархии законодательства России он относится к разряду обыкновенных законов – законов, которыми обеспечивается детальное регулирование комплекса однотипных отношений. Ныне действующий Воздушный кодекс РФ принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года, одобрен Советом Федерации 5 марта 1997 года, утвержден Указом Президента от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ и введен в действие с 1 апреля 1997 года. В

системе воздушного законодательства он занимает главенствующее место. Все решения Правительства РФ, министерств и ведомств по вопросам, отнесенным к сфере его применения, должны приниматься в соответствии с Воздушным кодексом.

Руководители региональных управлений гражданской авиации, авиапредприятий, учебных заведений, авиаремонтных заводов и другие издают акты, как правило, в форме приказов, распоряжений и т.д., которые имеют ограниченное применение (для отдельного региона, отдельного предприятия и т.д.). Такие акты являются подзаконными и, как правило, имеют локальный характер.

На развитие правоотношений в сфере регулирования защиты прав потребителей существенное влияние оказала ратификация Российской Федерацией Монреальской конвенции. Согласно Федеральному закону от 03.04.2017 № 52-ФЗ [3], ратификация позволит обеспечить:

- гармонизацию российского законодательства с международными правовыми нормами в области международных перевозок и дальнейшую интеграцию национальной транспортной системы в международную транспортно-логистическую систему;

- усиление ответственности перевозчиков перед пассажирами с одновременным повышением качества предоставляемых услуг;

- устранение пробелов в правовом регулировании деятельности по международным воздушным перевозкам;

- развитие конкурентной среды при осуществлении деятельности по международным воздушным перевозкам;

- качественное и своевременное выполнение авиаперевозчиками обязанностей по обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей;

- формирование конкурентоспособных тарифов на международные воздушные перевозки [4].

Приведение воздушного законодательства в соответствии с нормами Монреальской конвенции значительно улуч-

шит права потребителей услуг в сфере пассажирских авиаперевозок за счет повышения верхнего предела выплачиваемых компенсаций за нарушения правил перевозки [15].

Если по нормам Воздушного кодекса РФ ответственность компании за ущерб из-за задержки рейса составляет 1875 рублей за каждый час задержки (но не более 50 процентов от стоимости билета), то по новым правилам компенсация будет ограничиваться не половиной стоимости билета, а суммой в 332 тыс. рублей.

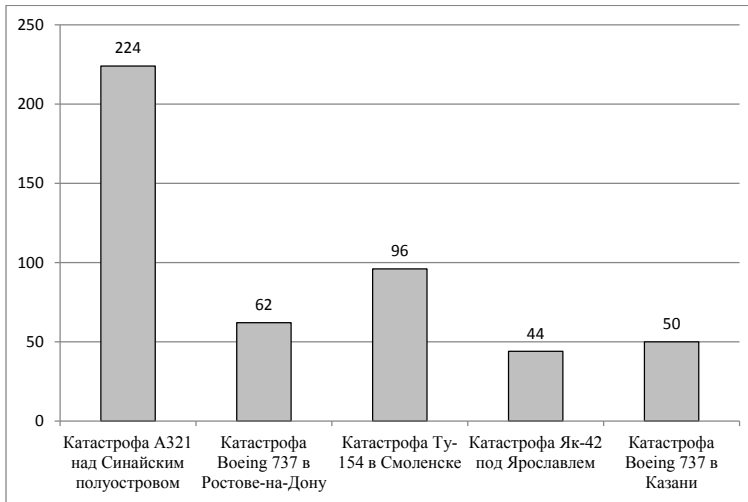
Размер компенсации при утрате перевозчиком багажа в настоящее время не может превышать 600 рублей за 1 кг (для багажа) и 11 000 рублей для ручной клади в случае, если стоимость багажа не может быть точно установлена. По Монреальской конвенции, ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой около 78 тыс. рублей в отношении каждого пассажира. Размер компенсации в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира по Воздушному кодексу РФ не может составлять более 2 млн руб. Монреальская конвенция повышает указанный предел почти в 4 раза и предусматривает, что в отношении вреда жизни и здоровью пассажира, если он не превышает сумму около 7,8 млн рублей, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность.

Таким образом, в практике государственного руководства гражданской авиацией России сложилась единая система источников воздушного законодательства, состоящая из законов и нормативных правовых актов различной юридической силы. Единство этой системы обеспечивается соответствием каждого правового акта акту вышестоящего органа и в конечном итоге Конституции Российской Федерации.

Безусловно, необходимо ещё раз отметить тесную связь международного воздушного права с национальным воздушным правом, точнее с той его частью, которая относится к международным полетам. Национальное право в данном

случае не является источником международного права, но без него картина правового регулирования в рассматриваемой области будет неполной. Следует отметить, что в этой области влияние международного права на внутреннее право особенно ощутимо. В последнее десятилетие (2008–2018 гг.) отмечается существенный рост судебных разбирательств в связи с большим числом погибших в авиакатастрофах над Синаем, под Ростовом, Смоленском, Ярославлем, Казанью (см. диаграмму 2). Это обстоятельство требует должного уровня профессиональной подготовки юристов, участвующих в судебных разбирательствах, формирования у них новых общепрофессиональных и специализированных компетенций, позволяющих защищать права участников правоотношений в сфере воздушных перевозок. К таким компетенциям можно отнести способность давать надлежащую правовую оценку обстоятельствам дела, исходя из анализа всей системы источников воздушного права, умение разрешать правовые коллизии между нормами международного и национального права, владеть навыком поиска правовых решений наднациональными органами в сфере правового регулирования воздушных перевозок. Эти и другие компетенции должны найти отражение в формируемых профессиональных стандартах юристов для соответствующей сферы правового регулирования. Их разработка возможна при тесном профессиональном взаимодействии представителей юридического и авиационного сообществ, всестороннем научно-методическом и информационном обеспечении системы подготовки и переподготовки кадров. Необходим профессиональный диалог с участием представителей бизнес-сообщества, правоохранительной и судебной системы, экспертного сообщества в сфере воздушных перевозок.

В заключение следует отметить, что на сегодняшний день в системе российского права всё более явно проявляется проблема недостаточной гармонизации всей системы источников правового ре-



гулирования авиaperезовок и увеличение юридических коллизий. Перед Россией стоит важная задача адаптации нормативных правовых актов, регулирующих воздушные перевозки к изменениям, происходящим на мировом рынке перевозок под влиянием либерализации деятельности международного воздушного транспорта, расширения и углубления интеграционных процессов, конкуренции юрисдикций. Для решения этой и других задач необходимо разрабатывать новые профессиональные стандарты и

образовательные программы, адекватные вызовам современного правового регулирования воздушных перевозок. Необходима консолидация усилий государственных органов в сфере воздушных перевозок, профессиональных юридического и авиационного сообществ, научных и практических работников по научно-методическому, информационному и кадровому обеспечению этой важнейшей сферы профессиональной деятельности.

## Литература

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ).
2. Конвенция от 12 октября 1929 года для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (с изм., внесенными Протоколом от 28.09.1955, Конвенцией от 18.09.1961).
3. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (заключена в г. Монреале 28.05.1999).
4. Пояснительная записка к проекту Федерального закона «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок».
5. Постановление Конституционного Суда РФ от 14.07.2015 № 21-П «По делу о проверке конституционности положений статьи 1 Федерального закона «О ратификации Конвенции о защите прав человека и основных свобод и Протоколов к ней»,

пунктов 1 и 2 статьи 32 Федерального закона “О международных договорах РФ”, частей первой и четвертой статьи 11, пункта 4 части четвертой статьи 392 Гражданского процессуального кодекса РФ, частей 1 и 4 статьи 13, пункта 4 части 3 статьи 311 Арбитражного процессуального кодекса РФ, частей 1 и 4 статьи 15, пункта 4 части 1 статьи 350 Кодекса административного судопроизводства РФ и пункта 2 части четвертой статьи 413 Уголовно-процессуального кодекса РФ в связи с запросом группы депутатов Государственной Думы».

6. *Брагинский М.И., Витрянский В.В.* Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М. : Статут, 2013. – 910 с.

7. *Бордунов В.Д.* Международное воздушное право / В.Д. Бордунов. – М., 2007.

8. *Витрянский В.В.* Договор перевозки. – М. : Статут, 2008. – 526 с.

9. *Каламкарян Р.А.* Международное право : курс лекций / Р.А. Каламкарян, Ю.И. Мигачев. – М., 2006.

10. Воздушное право : учебник / под ред. О.Н. Садикова. – М. : Наука, 2011. – Т. 2. – 286 с.

11. *Верещагин А.Н.* Международное воздушное право: Проблемы международно-правового регулирования воздушных сообщений. – М., 2000.

12. Воздушные перевозки: нормативные акты, комментарии и рекомендации. Судебная практика, образцы документов / автор-сост. Б.П. Елисеев. – М. : Право и закон, 2011. – 350 с.

13. *Дежкин В.Н.* Правовое регулирование международных воздушных сообщений. – М., 2001.

14. *Малеев Ю.Н.* Воздушный кодекс Российской Федерации и международное право // Московский журнал международного права. – 1997. – № 4.

15. *Tyrtysnyy, A., Tomas, S.* Interaction of European and Russian legal consciousness // BRICS Law Journal. – 2015. – Т. II. – № 2. – С. 34–49.

16. *Мовчан А.П.* Международное воздушное право. – М., 2001. – Кн. 1–2. – С. 21.

17. *Курдюков Г.И., Лихачев В.Н.* Международное воздушное право. – М., 2001. – Кн. 1–2.

18. *Егизаров В.А.* Транспортное право : учебник. – М. : ЗАО Юстицинформ, 2009. – 552 с.

## References

1. Konstitutsiya Rossiyskoy Federatsii (prinyata vsenarodnym golosovaniem 12.12.1993) (s uchetom popravok, vnesennykh Zakonami RF o popravkakh k Konstitutsii RF ot 30.12.2008 No 6-FKZ, ot 30.12.2008 No 7-FKZ, ot 05.02.2014 No 2-FKZ, ot 21.07.2014 No 11-FKZ).

2. Konventsiya ot 12 oktyabrya 1929 goda dlya unifikatsii nekotorykh pravil, kasayushchikhsya mezhdunarodnykh vozдушnykh perevozok (s izm., vnesennymi Protokolom ot 28.09.1955, Konventsiey ot 18.09.1961).

3. Konventsiya dlya unifikatsii nekotorykh pravil mezhdunarodnykh vozдушnykh perevozok (zaklyuchena v g. Monreale 28.05.1999).

4. Poyasnitel'naya zapiska k proektu Federal'nogo zakona “O prisoedinenii Rossiyskoy Federatsii k Konventsii dlya unifikatsii nekotorykh pravil mezhdunarodnykh vozдушnykh perevozok”.

5. Postanovlenie Konstitutsionnogo Suda RF ot 14.07.2015 No 21-P “Po delu o proverka konstitutsionnosti polozheniy stat'i 1 Federal'nogo zakona ‘O ratifikatsii Konventsii o zashchite prav cheloveka i osnovnykh svobod i Protokolov k ney’, punktov 1 i 2 stat'i 32 Federal'nogo zakona ‘O mezhdunarodnykh dogovorakh RF’, chastey pervoy i chetvertoy stat'i 11, punkta 4 chasti chetvertoy stat'i 392 Grazhdanskogo protsessual'nogo kodeksa RF,



chastey 1 i 4 stat'i 13, punkta 4 chasti 3 stat'i 311 Arbitrazhnogo protsessual'nogo kodeksa RF, chastey 1 i 4 stat'i 15, punkta 4 chasti 1 stat'i 350 Kodeksa administrativnogo sudoproizvodstva RF i punkta 2 chasti chetvertoy stat'i 413 Ugolovno-protsessual'nogo kodeksa RF v svyazi s zaprosom gruppy deputatov Gosudarstvennoy Dumy”.

6. *Braginskiy, M.I., Vitryanskiy, V.V.* Dogovornoe pravo. Kniga chetvertaya: Dogovory o perevozke, buksirovke, transportnoy ekspeditsii i inykh uslugakh v sfere transporta. – M. : Statut, 2013. – 910 s.

7. *Bordunov, V.D.* Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo / V.D. Bordunov. – M., 2007.

8. *Vitryanskiy V.V.* Dogovor perevozki. – M. : Statut, 2008. – 526 s.

9. *Kalamkaryan R.A.* Mezhdunarodnoe pravo : kurs lektsiy / R.A. Kalamkaryan, Yu.I. Migachev. – M., 2006.

10. *Vozdušnoe pravo : uchebnik / pod red. O.N. Sadikova.* – M. : Nauka, 2011. – T. 2. – 286 s.

11. *Vereshchagin, A.N.* Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo: Problemy mezhdunarodno-pravovogo regulirovaniya vozdušnykh soobshcheniy. – M., 2000.

12. *Vozdušnyye perevozki: normativnye akty, komentarii i rekomendatsii. Sudebnaya praktika, obraztsy dokumentov / avtor-sost. B.P. Eliseev.* – M. : Pravo i zakon, 2011. – 350 s.

13. *Dezhkin, V.N.* Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh vozdušnykh soobshcheniy. – M., 2001.

14. *Maleev, Yu.N.* Vozdušnyy kodeks Rossiyskoy Federatsii i mezhdunarodnoe pravo // *Moskovskiy zhurnal mezhdunarodnogo prava.* – 1997. – № 4.

15. *Tyrtyshtny, A., Tomas, S.* Interaction of European and Russian legal consciousness // *BRICS Law Journal.* – 2015. – T. II. – № 2. – С. 34–49.

16. *Movchan, A.P.* Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo. – M., 2001. – Kn. 1–2. – S. 21.

17. *Kurdyukov, G.I., Likhachev, V.N.* Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo. – M., 2001. – Kn. 1–2.

18. *Egiazarov V.A.* Transportnoe pravo : uchebnik. – M. : ZAO Yustitsinform, 2009. – 552 s.