
ВЛИЯНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА НА СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕЖИМА ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

А.И. Травников

Кафедра международного права
Российский университет дружбы народов
ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, Россия, 117198

Рассматриваются вопросы применения национального воздушного законодательства в целях совершенствования режима суверенного и международного воздушного пространства при осуществлении в нем различных видов деятельности. Раскрываются возможности использования опыта российской правотворческой практики при подготовке в будущем международного договора, устанавливающего универсальный правовой режим воздушного пространства планеты.

Ключевые слова: суверенное и международное воздушное пространство, правовой режим, аэронавигация, «воздушные конфликты».

Исторический процесс возникновения и развития международно-правового режима воздушного пространства свидетельствует о том, что на всех этапах данного процесса инициатива в правотворческой деятельности принадлежала и принадлежит государствам, которые исходя из собственных, прежде всего военно-политических и коммерческих интересов, а также интересов обеспечения безопасности, в том числе аэронавигационной безопасности, использовали опыт национального воздушного права. «Взаимодействие систем международного и внутригосударственного права складывается и вытекает из фактического первичного влияния внутригосударственного права на международное в процессе формирования его норм» [2. С. 8].

Первоначально нормы национального воздушного права устанавливали только запреты для полетов в определенных зонах и регламентировали разрешительный и иной порядок использования воздушного пространства, включая простейшие правила полетов и эксплуатации летательных аппаратов. Впоследствии нормы национальных правовых актов стали прообразом некоторых международно-правовых норм первых двусторонних соглашений по воздушному праву, а позднее — подписанного 13 октября 1919 г. первого договора в области международного воздушного права — Конвенции о воздушных передвижениях (Парижская конвенция 1919 г.) [8. С. 13].

В 20-е гг. XX столетия наблюдался бурный рост научно-технического прогресса в авиационной отрасли, что неизбежно привело к принятию новых национальных нормативных актов, и поэтому уже к моменту вступления в силу Париж-

ской конвенции 1919 г. (11 июля 1922 г.) государства подготовили изменения к ней, основанные на нормах указанных актов.

Разработка договора, призванного заменить устаревшую Парижскую конвенцию 1919 г., совпала со Второй мировой войной 1939–1945 гг. Соединенные Штаты, которые явно лидировали в авиационном оснащении и не вели боевых действий на своей территории, стремились как можно быстрее занять ведущее место в мире в области коммерческих воздушных перевозок. Поэтому США выступили в качестве основного инициатора скорейшей подготовки новой Конвенции, используя для ее проекта свой национально-правовой опыт. Военная авиация, участвующая в это время в военных операциях, не только не интересовала инициаторов создания нового договора, а наоборот, они, по-видимому, преднамеренно вывели за рамки регулирования все отношения, связанные с деятельностью не только военной, но и другой государственной авиации, т.к. разработка норм будущего договора в этой области могла значительно усложнить и, как следствие, затянуть процесс принятия нового универсального международно-правового акта. В такой обстановке была принята Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (Чикагская конвенция 1944 г.) и образована в соответствии с этой Конвенцией Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Согласно ее Уставу к компетенции ИКАО отнесены вопросы только гражданской авиации.

Необходимо отметить, что сложившаяся к этому времени в большинстве государств национальная практика в области формирования правового режима воздушного пространства с самого начала охватывала все виды авиации. Однако национальные правовые режимы в значительной степени как отличались, так и отличаются друг от друга.

В настоящее время правовой режим воздушного пространства основывается на международном и национальном праве. С точки зрения пространственной сферы действия возможности международного права ограничены. В отношении воздушного пространства над государственной территорией международное право исходит из бесспорного факта его подчинения суверенной власти государства, основанной на принципе суверенитета над воздушным пространством. Совсем иначе обстоит дело с воздушным пространством, расположенным за пределами государственной территории. Здесь суверенитет бездействует, и воздушное пространство подчинено международному праву. Однако это не означает, что в международном праве решены все проблемы использования международного воздушного пространства. Не случайно еще в 1986 г. Ю.Н. Малеев писал о необходимости разработки универсального договора, устанавливающего международно-правовой режим воздушного пространства. Он предлагал «исходить из необходимости не только четких охранительных норм, направленных на восстановление нарушенных прав государств в воздушном пространстве, но также норм регулятивных, призванных обеспечить использование воздушного пространства для многочисленных видов деятельности в мирных целях» [5. С. 15]. В своей работе Ю.Н. Малеев также обращает внимание на то,

что «нередко бывает в процессе становления норм международного права, отдельные правовые модели, подходы к решению проблемы могут быть заимствованы из национально-правовой практики» [5. С. 15]. Там же он предлагает использовать для этих целей вполне оправданную модель советского воздушного законодательства, заключающуюся в установлении общего правового режима суверенного воздушного пространства независимо от видов деятельности, осуществляемой в нем. Эти абсолютно правильные выводы и предложения основывались на ст. 52 Воздушного кодекса СССР (утвержден Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР 11.05.1983) «Деятельность, представляющая угрозу безопасности полетов» и статье 2 Положения об использовании воздушного пространства СССР (утверждено постановлением Совета Министров СССР от 22.03.1984 № 251), которые предписывали осуществлять любую деятельность в воздушном пространстве только после получения соответствующего разрешения на его использование. Вместе с тем Ю.Н. Малеев справедливо опасался, что создание универсальной конвенции, устанавливающей международно-правовой режим воздушного пространства в отношении любых видов деятельности, «по-видимому, — процесс долговременный и сложный. Однако необходимость в нем очевидна» [5. С. 15].

Указанные выше положения советского воздушного законодательства родились не вследствие предвидения ученых и специалистов, а в результате реальных событий, связанных с конфликтами в воздушном пространстве между различными его пользователями. В начале 80-х гг. прошлого столетия участились случаи непреднамеренных обстрелов снарядами и ракетами гражданских и военных самолетов с полигонов и мест проведения учений, которые только по счастливой случайности не привели к катастрофическим последствиям.

После сделанных Ю.Н. Малеевым выводов о необходимости разработки общего для всех видов деятельности международно-правового режима воздушного пространства прошло более 20 лет, и российское воздушное законодательство шагнуло далеко вперед. Российский пример общего правового регулирования использования воздушного пространства на уровне закона был позаимствован другими странами мира, прежде всего государствами — бывшими республиками СССР.

Однако, как и предсказывал ученый, процесс создания универсального договора в области общего правового режима воздушного пространства «долговременный и сложный». Можно было бы порадоваться, если бы ученый оказался прав. Но дело в том, что этот процесс даже не начинался, несмотря на реальные катастрофы, которые уже произошли именно по этой причине.

Приведем некоторые примеры. 3 июля 1988 г. был сбит иранский пассажирский самолет аэробус (рейс 655) ракетой, выпущенной с американского военного корабля. Внимательно изучив отчет, переданный в Канцелярию председателя Объединенного комитета начальников штабов США [4], можно сделать вывод, что самолет иранской авиакомпании, следовавший по расписанию в пределах международной воздушной трассы, был уничтожен ввиду неправиль-

ной его идентификации американским оператором радиолокационной станции (РЛС), который странным образом не смог отличить на экране РЛС самолет-аэробус от самолета F-14. Не будем вдаваться в технические подробности этой трагической ошибки, а сделаем другой вывод — это произошло из-за отсутствия общей международно-правовой регламентации использования воздушного пространства (особенно за пределами суверенной территории).

В 2001 г. во время проведения учений ракетой ПВО Украины был уничтожен российский пассажирский самолет ТУ-154, выполнявший полет из Тель-Авива в Новосибирск по воздушной трассе в международном воздушном пространстве над Черным морем. Официальные документы расследования этой катастрофы так и не были обнародованы. Однако с достаточной уверенностью можно предположить, что украинская сторона в своих новых нормативных актах, исключительно по политическим соображениям, не поместила положения, разработанные еще в СССР, которые регламентировали процедуры обеспечения безопасности при пуске ракет, позволяющие избежать указанных трагических событий.

В начале 80-х гг. прошлого столетия, вследствие научно-технического прогресса, появились новые виды деятельности, связанные с использованием воздушного пространства, породившие серьезные проблемы в сфере предупреждения «воздушных конфликтов», в частности, при проведении работ по активному воздействию на гидрометеорологические процессы (противоградовые и противоловинные стрельбы и пуски ракет). Срочность и точность проведения этих воздействий потребовали утверждения для аэронавигационных служб и соответствующих военизированных отрядов (противоградовых и противоловинных) специальной инструкции, положения которой впоследствии вошли в Федеральные правила использования воздушного пространства РФ (утверждены постановлением Правительства РФ от 22.09.1999 № 1084), что позволило своевременно избежать столкновений ракет и снарядов с воздушными судами.

К сожалению, мы не располагаем всей полнотой информации об аналогичных конфликтах в других странах вследствие их очевидной закрытости. Но в процессе переговоров и в частных беседах с зарубежными коллегами из США и Западной Европы выяснилось, что в этих государствах отсутствует должная нормативно-правовая регламентация процессов взаимодействия между аэронавигационными службами и пользователями воздушного пространства, осуществляющими, например, стрельбы, пуски ракет, взрывные работы и т.п. Особую тревогу в связи с изложенным у собеседников вызывала безопасность полетов легкомоторной авиации общего назначения, выполняющих полеты на малых и предельно малых высотах.

В феврале 1995 г. в Вашингтоне (США) и в июне 1996 г. в Москве (РФ) по инициативе Государственного департамента США проходили консультации российских и американских юристов и авиационных специалистов, в процессе которых в течение 4 недель состоялся широкий обмен мнениями по вопросам состояния и дальнейшего развития национального (РФ и США) воздушного за-

конодательства и возможностей его использования в деле совершенствования международно-правового режима суверенного и международного воздушного пространства. Выяснилось, что между воздушным законодательством США и воздушным законодательством РФ существует значительная разница. Основу воздушного законодательства США составляют принципы Чикагской конвенции 1944 г. и, прежде всего, установленные в п. а) и d) ст. 3.

Эти принципы определяют:

первое (п. а)) — международно-правовое регулирование осуществляется только в отношении гражданских воздушных судов, и оно не распространяется не только на государственные воздушные суда, но, как совершенно очевидно, и на экспериментальные воздушные суда, другие летательные аппараты (экранопланы, баллистические ракеты и снаряды, космические аппараты и т.п.), а также на иные материальные объекты, поднимаемые в воздушное пространство, например, в результате взрывных работ или противоловинных стрельб;

второе (п. d)) — государства обязываются устанавливать правила для своих государственных воздушных судов, обеспечивающие безопасность навигации гражданских воздушных судов. Этот принцип как бы отвергает обязанность государств обеспечивать безопасность навигации государственных воздушных судов и других летательных аппаратов при установлении правил для своих гражданских воздушных судов. Необходимо отметить, что аэронавигация на практике не разделяется по принадлежности воздушных судов к тем или иным видам, типам или классам, а ее безопасность, прежде всего, обеспечивается установлением единых правил полетов и обслуживания воздушного движения (ОВД).

Российское воздушное законодательство (возможно потому, что Советский Союз присоединился к Чикагской конвенции 1944 г. только в 1970 г.) основано на принципах всеобъемлющего регулирования использования воздушного пространства для осуществления в нем любых видов деятельности (полетов воздушных судов и других летательных аппаратов, стрельб и пусков ракет, взрывных работ и т.п.) и обеспечения при этом безопасности всеобъемлющей аэронавигации (т.е. охватывающей все виды деятельности в воздушном пространстве). Указанные принципы на практике реализуются в соответствии с государственными приоритетами, установленными ст. 13 Воздушного кодекса РФ.

Важно отметить, что положения данной статьи обуславливают изначальное равенство всех пользователей воздушного пространства. Право на преимущественное использование воздушного пространства предоставляется только в зависимости от важности и срочности предстоящей или осуществляемой в нем деятельности, а не от принадлежности указанных пользователей, например, к гражданской или государственной авиации.

Совместно с американской делегацией были также рассмотрены проекты «Типовой структуры национального законодательства в области гражданской авиации» и добавления к этой Типовой структуре («Аэронавигационный устав»), построенной также на положениях стандартов и рекомендуемой практики

ИКАО, подготовленные Европейским/Североатлантическим бюро ИКАО. Замечания российской делегации по данным документам, касающиеся невозможности рассмотрения вопросов безопасности аэронавигации только с учетом деятельности гражданской авиации, без правовой регламентации использования воздушного пространства при осуществлении в нем других видов деятельности были заслушаны с большим вниманием и в целом получили одобрение. В результате обсуждения делегации согласились, что российское воздушное законодательство по многим показателям превосходит и американский вариант воздушного законодательства, и проекты, подготовленные ИКАО, особенно в части обеспечения безопасности всеобъемлющей аэронавигации. Однако было отмечено, что российский подход выходит за рамки компетенции ИКАО, и для использования опыта России в международном правотворчестве необходимо искать другие пути создания универсального международного документа в области аэронавигационного обеспечения, на базе которого впоследствии можно было бы сближать национальные воздушные законодательства.

С периода указанных российско-американских консультаций прошло уже более 15 лет. Однако смена администраций США и бесконечная неразбериха в российских органах, организующих аэронавигационное обслуживание, не позволили сдвинуть с места ни на шаг процесс создания универсального международно-правового акта в области правового режима воздушного пространства. Несомненно, что одному государству, даже такому продвинутому в данной области, как Россия, не под силу придать ускорение этому процессу. Возможно, следует обратиться к практике начала прошлого столетия, описанной И.С. Перетерским [8. С. 8], и обсудить все прогрессивные взгляды российских специалистов в исследуемой области на неофициальных совещаниях совместно с иностранными партнерами, а затем представить государствам совместные предложения.

Аэронавигация, касающаяся только организации и производства полетов воздушных судов, также подлежит унификации, но потребует гораздо меньше усилий, т.к. она уже является плодом совместного труда государств. Начиная с 1919 г. (год принятия Парижской конвенции) и тем более после 1944 г. (год принятия Чикагской конвенции) этот процесс происходил и проходит под эгидой международных межправительственных организаций. Несмотря на то что формально унификация правил полетов производится только в отношении гражданской авиации, практика показывает (и существующие в России с 1947 г. правила полетов доказывают это), что отдельной гражданской аэронавигации нет и быть не может. Все зависит не от статуса воздушных судов, а от возможности предоставления необходимого воздушного пространства для полетов в зависимости от их срочности и важности, а также от конфигурации каждого предстоящего полета воздушного судна.

Так, государственные и экспериментальные транспортные воздушные суда выполняют полеты по воздушным трассам (в том числе по международным) одновременно с гражданскими воздушными судами по одинаковым правилам.

В то же время гражданские воздушные суда осуществляют полеты, например, на аэрофотосъемку, рыбную разведку, химическую обработку полей в интересах сельского хозяйства в специально выделенных для этих целей в воздушном пространстве районах и зонах по тем же правилам, какими пользуются государственные и экспериментальные воздушные суда при выполнении полетов по аналогичным маршрутам и с тем же профилем. При выполнении испытательных, экспериментальных полетов и полетов на учебно-боевую подготовку аэронавигационное обеспечение производится по той же схеме — т.е. путем предоставления для этих целей необходимого воздушного пространства (функциональное воздушное пространство — определение Ю.Н. Малеева [5. С. 75]) вне зависимости от принадлежности и классификации воздушных судов.

Практика показывает, что во всех странах мира существует приблизительно одинаковый порядок аэронавигационного обеспечения полетов воздушных судов всех категорий. Предоставление функционального воздушного пространства может быть на постоянной основе (установление воздушных трасс, пилотажных зон, районов испытательных полетов и других элементов структуры воздушного пространства) или только на время выполнения одного или нескольких полетов.

Из этого следует, что возможности влияния национального воздушного права на совершенствование международно-правового режима воздушного пространства для целей полетов воздушных судов весьма значительны.

Важная роль в деле совершенствования международно-правового режима воздушного пространства должна быть отведена установлению прав, обязанностей и ответственности аэронавигационных органов, осуществляющих регулирование использования воздушного пространства в предоставленных им, в соответствии с процедурами ИКАО, районах полетной информации (РПИ), особенно за пределами суверенного воздушного пространства. В Российской Федерации (как и ранее в СССР) все выделенное ей воздушное пространство РПИ является контролируемым, и любая деятельность в этом пространстве осуществляется по диспетчерским заявкам, разрешениям или уведомлениям. Эта процедура не предусматривает указания целей предстоящей деятельности и направлена исключительно на обеспечение безопасности аэронавигации в данном РПИ.

Эта процедура ни в коем случае не ущемляет права государств на свободу полетов в международном воздушном пространстве, а действует исключительно в целях избежания «воздушных конфликтов» и защиты жизни и здоровья людей на воздушных судах (всех категорий) от снарядов, ракет и других летательных аппаратов, которые могут оказаться в указанном РПИ. Такая процедура не должна вызвать возражения со стороны других государств в случае предложения использовать российскую практику в будущей международно-правовой регламентации, так как она имеет исключительно гуманную направленность.

В прошлом столетии вследствие непонимания намерений советских (а затем российских) властей упорядочить в правовом отношении безопасность аэ-

ронавигации в выделенном им РПИ или, возможно, по политическим соображениям (ясность и источники этих измышлений уточнить затруднительно) на всех аэронавигационных картах иностранного производства граница РПИ СССР, а затем и России, расположенная в международном воздушном пространстве, обозначалась с сопровождающей надписью, предупреждающей об опасности пересечения этой границы и возможном применении оружия. Таким образом, усугублялся созданный миф об «империи зла». Следует, однако, заметить, что иностранные воздушные суда, не выполнявшие установленные процедуры, никогда не подвергались преследованию, перехвату, угрозе силой или тем более ее применению, за исключением случаев преднамеренного нарушения воздушной государственной границы. Это объясняется тем, что в национальных правилах СССР и затем РФ такие принудительные действия не предусматривались. В то время как ряд «государств — США, Канада, Франция, Италия, Япония, Южная Корея, Филиппины, Исландия — в нарушение общепризнанных норм международного права в своем национальном законодательстве установили так называемые «зоны идентификации» воздушных судов, расположенных на удалении 150–170 км от их суверенного воздушного пространства [7. С. 647].

В Сборнике аэронавигационной информации (АИП США), где опубликованы нормы Федерального авиационного закона США 1958 г., прямо указано, что зона идентификации установлена в интересах национальной безопасности. Этот закон предусматривает, что в таких зонах могут быть перехвачены, а в отдельных случаях и принуждены к посадке любые воздушные суда (гражданские и государственные), которые заранее не заявили соответствующим компетентным службам США о своем пролете в указанной зоне, даже если эти суда не следуют в направлении территории США или не выполняют другие условия, указанные в данном законе [12]. Эти воздушные суда (даже гражданские) «рассматриваются американской стороной как действующие подозрительно с враждебными намерениями» [10. С. 132].

Такие действия США и других указанных государств «не только противоречат принципам и нормам международного права, но и ограничивают право других государств на осуществление свободы полетов над открытым морем» [3. С. 69].

Изложенное позволяет сделать вывод, что в зонах идентификации и РПИ (эти районы и зоны в международном воздушном пространстве, как правило, устанавливаются на удалении не более 400 км от береговой черты) Россия и перечисленные выше государства преследуют различные цели (Россия — обеспечить безопасность аэронавигации; указанные выше государства — обеспечить национальную безопасность). И все же унифицировать предназначение этих зон и РПИ в новых условиях крайне необходимо, основываясь на принципах взаимного доверия и общей аэронавигационной безопасности. Зоны идентификации устанавливались в 60-е гг. прошлого столетия с учетом военно-политической обстановки и возможностей радиолокационных и иных средств обнаружения и наве-

дения, существовавших в тот период времени. При действующих в настоящее время средствах обнаружения и наведения существование зон идентификации представляется архаичным.

Приведенные выше сравнения РПИ и зон идентификации, границы которых в основном совпадают, служат лишь в качестве одного из примеров преобразования национальных норм, установленных в нарушение международного права исключительно в военных интересах, в легитимные нормы, формирующие международно-правовой режим в международном воздушном пространстве в целях обеспечения безопасности аэронавигации.

Российская правовая система, устанавливающая режим суверенного воздушного пространства и во многом сформировавшая порядок аэронавигационного обслуживания в международном воздушном пространстве в РПИ, выделенном России в соответствии с международными процедурами ИКАО, за многие десятилетия (начиная с 1984 г.) доказала свою состоятельность в сфере обеспечения безопасной, в том числе международной, аэронавигации. История не знает ни одного случая возникновения инцидентов, угрожающих безопасности воздушного движения в советских, а затем и российских РПИ. Это связано, прежде всего, с тем, что вся российская аэронавигационная система, как на земле, так и в воздухе, действует по единым правилам и согласованным процедурам, регламентирующим использование воздушного пространства при осуществлении в нем любых видов деятельности.

Анализ показывает, что на протяжении многих десятков лет порядок организации использования международного воздушного пространства в РПИ прибрежных государств практически соответствует порядку организации аэронавигационных процессов в их суверенном воздушном пространстве, установленном компетентными органами этих государств (а не «полномочными органами ОВД» [1. С. 132]). И это вполне объяснимо. Военные и другие государственные воздушные суда большинства прибрежных государств выполняют учебно-тренировочные, разведывательные и иные полеты со своей территории в РПИ этих государств за пределами суверенного воздушного пространства. С практической точки зрения выполнение указанных полетов при наличии различных аэронавигационных правил в суверенном и международном воздушном пространстве небезопасно и, как следствие, невозможно. По этой причине ИКАО рекомендует: «разграничение воздушного пространства (установление РПИ), в котором должно обеспечиваться обслуживание воздушного движения, следует связывать с характером маршрутов и потребностью в эффективном обслуживании, а с государственной границей» [9. С. 15].

В связи с этим сложился обычай установления единообразного порядка организации использования суверенного и международного воздушного пространства в РПИ прибрежных государств, который, в целях обеспечения безопасности аэронавигации, требует кодификации. Нельзя согласиться с бытующим многие десятилетия мнением, что меры, предпринимаемые ИКАО в совокупности с правилами Приложения 2 (Правила полетов) к Чикагской конвенции

1944 г., «создают условия для поддержания безопасного воздушного движения в международном воздушном пространстве» [6. С. 122]. Все действия, предпринимаемые ИКАО на протяжении почти 70 лет в области организации использования международного воздушного пространства, не могут полностью обеспечить безопасность воздушного движения за пределами государственных территорий в силу ограниченности компетенции этой организации, действующей только в отношении гражданской авиации.

Следует признать, что на пути реализации идеи совершенствования международно-правового режима воздушного пространства, в том числе с использованием положений национального воздушного права, существует множество проблем, основными из которых являются:

– отсутствие специализированного международного учреждения, уполномоченного решать «воздушные проблемы» в целом. ИКАО в силу своих полномочий занимается только вопросами гражданской авиации, а к деятельности государственной авиации и другой деятельности в воздушном пространстве относится только как к угрозе безопасности полетов гражданских воздушных судов;

– государства на официальном уровне никогда не поднимали вопросов о международно-правовом регулировании использования воздушного пространства при осуществлении любых видов деятельности, хотя поводов для этого, как уже ранее отмечалось, было достаточно;

– отсутствие специалистов — сотрудников исполнительных органов государственной власти, занимающихся проблемами комплексного правового регулирования использования воздушного пространства, способных в полном объеме оценить существующее положение в данной области и предвидеть перспективы возможного развития событий.

В то же время положение представляется не столь уж безнадежным. В России и в других странах мира имеется достаточно ученых-юристов и независимых авиационных экспертов, способных обсудить рассматриваемую проблему и подготовить на основе национальной правовой практики необходимые предложения по созданию универсального международного договора, выделив при этом, по мнению автора статьи, важнейшую область нормотворчества — установление всеобъемлющего международно-правового режима воздушного пространства.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] *Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н.* Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. — М.: Наука, 1988.
- [2] Влияние международного права на национальное законодательство / Отв. ред. Т.Я. Хабриева, Ю.А. Тихомиров. — М., 2007.
- [3] *Гуреев С.А.* Международно-правовые проблемы полетов воздушных судов над морским пространством // *Деятельность государств в Мировом океане.* — М., 1983.

- [4] Документ Объединенного комитета начальников штабов США № CM-1485-88 от 18.03.1988.
- [5] Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. — М., 1986.
- [6] Международное воздушное право / Отв. ред. А.П. Мовчан. — М.: Наука, 1980. — Кн. 1.
- [7] Международное право. — М.: Норма, 2007.
- [8] Перетерский И.С. Воздушное право. Вестник Воздушного Флота. — М., 1923.
- [9] Приложение 11 к Чикагской конвенции 1944 г. (Обслуживание воздушного движения).
- [10] Серегин В.П. Военные проблемы международного морского и воздушного права. — М., 1986.
- [11] Чикагская конвенция 1944 г. // Doc. ICAO 7300/9.
- [12] AIP USA, PAC 8-1.

IMPACT OF NATIONAL AIR LAW ON IMPROVEMENT OF INTERNATIONAL LEGAL REGIME OF AIRSPACE

A.I. Travnikov

The Department of International Law
Peoples' Friendship University of Russia
6, Miklukho-Maklaya st., Moscow, Russia, 117198

A review of basic methods of application of national Air Law to improve international legal regulation of sovereign and international airspaces used for different types of activities. Possibilities for application of Russian rulemaking practices in preparation of a future universal international agreement to establish the legal regime of airspace.

Key words: sovereign and international airspace, the legal regime, air navigation, Air Conflicts.