
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ (СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ)

А.А. Эргот

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

В статье проводится исследование исторического процесса становления и развития национального и международного правового регулирования деятельности авиации, используемой в некоммерческих целях. В статье обозначены современные проблемы, существующие на пути дальнейшего развития авиации общего назначения, и предложены пути их решения.

Ключевые слова: национальная и международная правовая регламентация, гражданская авиация, коммерческая авиация, авиация общего назначения.

Развитие международного права, а в особенности такой его отрасли, как международное воздушное право, главным образом происходило и происходит в следствие научно-технического прогресса, под влиянием которого были созданы летательные аппараты, применение которых в воздушном пространстве породило не существовавшие ранее общественные отношения [17. С. 87].

17 декабря 1903 г. признается исторической датой, положившей начало авиационной эры. В этот день братья Уилбур и Орвил Райт (США) выполнили первый управляемый полет на аппарате тяжелее воздуха с двигателем. Общепризнанно, что с полетов воздушных судов авиации общего назначения начинается становление всей гражданской авиации. Первый полет в коммерческих целях был совершен в 1919 г. [6. С. 128].

Полет авиации общего назначения определяется как «полет воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением авиационных спецработ» [10. С. 1–6].

До середины 20-х гг. XX в. полеты воздушных судов главным образом осуществлялись в спортивных и экспериментальных целях и имели эпизодический характер. Характеризуя данный этап развития авиации, проф. И.С. Перетерский отмечал: «законодательные акты этой эпохи еще не опираются на необходимый опытный материал; законодатель идет ощупью, часто не столько регулирует существующее, сколько предугадывает будущее» [8. С. 10].

В 1909 г. братья Райт создали компанию, которая стала заниматься производством самолетов и обучением пилотов. Лицензирующим органом в то время был аэроклуб Нью-Йорка; федеральное правительство США тогда еще не вошло в авиацию в качестве регулирующего органа. К 1911 г. еще несколько производителей США начали строить самолеты на профессиональной основе. Са-

молетостроение получило развитие и в других странах, в том числе и в России. Осознав, что самолет может сыграть в скором времени большую роль в военном деле и других сферах, правительства России, Германии, Англии и США стали выделять средства на развитие авиации. Активизировалась деятельность изобретателей. В 1908–1909 гг. самолеты стали строить в Англии (Д. Данн, С. Коди, А. Рой, Ж. Де Хевилленд) и Германии (Г. Граде, Г. Дорнье, К. Ято) [13].

В России с 1881 г. начал работать Воздухоплавательный отдел Императорского русского технического общества. Отставание в авиационной сфере объяснялось ориентацией правительства России на создание воздухоплавательных летательных аппаратов, таких как аэростаты, дирижабли, тепловые шары [13]. В марте 1910 г. было организовано Московское общество воздухоплавателей и совершен первый групповой перелет на частных самолетах по маршруту «Петербург–Москва», в июле 1913 г. в Красном Селе состоялся первый воздушный парад, П.Н. Нестеров совершил первую в мире мертвую петлю, а Я.И. Нагурский начал освоение Арктики на самолете «Фарман» [13].

Под влиянием сенсационных сообщений из Франции о достижениях летчиков число энтузиастов в авиации в России значительно увеличивалось. В 1909 г. в России появились первые самолеты любительской постройки, но несовершенство двигателей не позволило самодеятельным конструкторам поднять свои аппараты в воздух.

Первые успехи русской авиации датируются 1910 г.: 4 июня профессор Киевского политехнического института князь А.С. Кудашев пролетел несколько десятков метров на самолете-биплане собственной конструкции, 16 июня молодой киевский авиаконструктор И.И. Сикорский впервые поднял свой самолет в воздух, а еще через три дня состоялся полет самолета инженера Я.М. Гаккеля на биплане. Вскоре завод первого Российского товарищества воздухоплавания в Петербурге начал серийный выпуск самолетов по образцу французских «Фарман-3» и «Блерио-11» [13].

Важную роль в этом процессе также сыграли и аэроклубы различных стран, которые издавали свои внутренние регламенты по организации и выполнению полетов. Эти регламенты строго выполнялись пилотами и обслуживающим техническим персоналом аэроклубов.

На определенном этапе такая техническая регламентация обеспечивала безопасность воздушных передвижений, поскольку почти все авиаторы входили в состав аэроклубов и выполнение ими этих регламентов являлось обязательным. Правительства государств всячески покровительствовали этой первичной регламентации воздушных передвижений, вносящей порядок в новое дело [8. С. 11].

В дальнейшем на развитие международно-правового регулирования полетов стали влиять образовавшиеся международные, в том числе авиационные, ассоциации и общества. На частном, доктринальном уровне первым вступил на путь разработки воздушного права Институт международного права. На Брюссельской сессии 1902 г. данный Институт обсуждал составленный П. Фошилем регламент о юридическом режиме аэростатов. На Парижской сессии Института 1910 г. П. Фошиль представил новый, весьма обширный проект Международ-

ной конвенции о воздушном передвижении в мирное и военное время. На Мадридской сессии 1911 г. Институт рассмотрел данный проект и принял ряд резолюций, устанавливающих основные принципы воздушного права.

В 1909 г. при аэроклубе Франции был учрежден Международный юридический комитет авиации. Этот Комитет организовал три Международных юридических конгресса (в 1911 г. в Париже, в 1912 г. в Женеве и в 1913 г. во Франкфурте-на-Майне), на которых был выработан Воздушный кодекс, заключающий в себе правила по наиболее существенным вопросам права воздушных передвижений.

Большое влияние на развитие правового регулирования авиации общего назначения оказало национальное нормотворчество. 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 [16. С. 115].

Первым государством, издавшим правовой акт, регламентирующий трансграничное воздушное передвижение, была Франция, где в 1909 г. было издано административное распоряжение о спускающихся на французскую территорию иностранных воздушных шарах [5. С. 50].

Этот акт представляет собой первую попытку установить порядок пересечения государственной границы суверенного государства и правила полетов иностранного воздушного судна над территорией этого государства [15. С. 25].

Вслед за Францией последовала Германия, где в 1910 г. (в Пруссии) и 1911 г. (в Баварии) были изданы распоряжения министров внутренних дел указанных земель Германии о воспрещении иностранным воздушным судам совершать полеты над определенными частями территории («запретные зоны») [5. С. 50].

В Англии первый закон в этой области был издан в 1911 г., именуемый Актом о воздушной навигации (Aerial Navigation Act). Данный Акт, в частности, предоставлял право военному ведомству объявлять некоторые зоны запретными для иностранных воздушных судов [15. С. 25].

На заре воздухоплавания правовые акты России, регулирующие полеты летательных аппаратов, также носили главным образом запретительный характер. Примером российского законодательства, формирующего правовой режим воздушного пространства государством, может служить изданный в 1912 г. Закон «Об изменении действующих законов о государственной измене путем шпионажа», который предоставлял право военному и морскому министрам устанавливать запретные воздушные зоны [5. С. 51]. Практически одновременно в 1912 г. Совет Министров Российской империи издал постановление, предоставляющее право военному министру, по согласованию с министром иностранных дел, воспрещать иностранным воздушным судам перелет западной границы. 18 июня 1914 г. распоряжением российского правительства все полеты через западную границу были запрещены [5. С. 51].

В начале XX в. сформировалась идея создания четкой системы норм воздушного права, которая смогла в полной мере реализоваться к середине XX в.

[3]. В России и затем в СССР это выразилось в принятии Воздушного кодекса СССР 1932 г. [12]. Вслед за Воздушным кодексом СССР 1932 г. Постановлением ЦИК и СНК СССР от 07.08.1935 №14/1713 [9], Указами Президиума ВС СССР от 26.12.1961 [9] и от 11.05.1983 [9] были утверждены Воздушные кодексы СССР 1935, 1961 и 1983 гг. соответственно [14. С. 95].

Как справедливо отмечается в научной литературе, «существенным недостатком советских Воздушных кодексов, принятых в 1932, 1935 и 1961 гг., было распространение их действия только на коммерческую гражданскую авиацию. Деятельность государственной авиации и авиации, используемой для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных работ и испытаний авиационной техники, а также другой деятельности в воздушном пространстве (стрельбы, пуска ракет и т.п.), не регламентировалась законами СССР [7]. В связи с этим в целях исправления сложившейся ситуации в 1983 г. был принят Воздушный кодекс СССР, действие статей которого распространялось на всю авиацию СССР.

Внутренние нормативные акты, регламентирующие вопросы воздушного передвижения, принимались также в Австрии, Голландии, Швейцарии, Швеции, Норвегии и Сербии.

В США на тот момент отсутствовал общенациональный закон о воздушном передвижении. Однако некоторые отдельные штаты и города, пользующиеся законодательной автономией, восполнили этот пробел, и законы о воздушном передвижении были изданы штатом Коннектикут 1 января 1912 г., штатом Массачусетс — 13 мая 1913 г. и городом Киссими (штат Флорида) — 17 июля 1908 г. [8. С. 12].

По утверждению профессора В.Э Грабаря, первым источником международного воздушного права является Соглашение между Францией и Германией от 26 июня 1913 г. [15. С. 25]. Это Соглашение признавало за договаривающимися государствами право распоряжаться воздушным пространством над своей территорией.

С началом Первой мировой войны в 1914 г. существовавшие на тот момент немногочисленные авиапроизводители стали соперничать на рынке военных самолетов, а пилоты начали использовать эти самолеты в боевых действиях. В период войны (1914–1918 гг.) деятельность частных авиационных предприятий и их объединений полностью прекратилась. По окончании Первой мировой войны был заключен целый ряд международных договоров, в большей части из которых одной из договаривающихся сторон являлось государство, подписавшее Статут Лиги Наций.

В 1919 г. на Парижской мирной конференции была подписана Конвенция о регулировании воздушной навигации (далее — Парижская конвенция 1919 г.), явившаяся первым многосторонним договором, представившим собой по оценкам специалистов фундамент всего международного «права воздушных передвижений», и правового режима воздушного пространства и нормативного регулирования процесса его реализации в частности [18. С. 9].

По мнению А.И. Травникова, Парижская конвенция 1919 г. не регламентировала коммерческую деятельность гражданской авиации, так как на момент ее

принятия государства не осуществляли международных воздушных перевозок пассажиров, грузов или почты за вознаграждение или по найму [18. С. 9]. Действительно, как показывает практика, коммерческие перевозки пассажиров и грузов по первой международной воздушной линии начались только 25 августа 1919 г. [6. С. 128]. Парижская конвенция 1919 г. полностью была направлена на регламентацию деятельности такого вида частной авиации, как авиация общего назначения.

В это время авиация общего назначения состояла из недорогих избыточных военных воздушных судов, используемых предприимчивыми пилотами для сдачи в прокат и участия в авиашоу. К 1925 г. авиакатастрофы вынудили прекратить использование таких избыточных военных самолетов, и участники развлекательных полетов стали нуждаться в новых улучшенных воздушных судах. В связи с этим несколько новых компаний, таких как «Waco», «Travelair», «Laird» и «Cessna», начали производство самолетов для личного пользования.

В период Второй мировой войны (1939–1945 гг.) производство самолетов авиации общего назначения прекратилось. Небольшое количество таких самолетов, производство которых продолжалось, были перепрофилированы для военных целей в качестве учебно-тренировочных самолетов, самолетов-разведчиков и легких военно-транспортных воздушных судов.

Хотя в 1944 г. Гражданская аэронавигационная администрация США прогнозировала резкий рост в авиационной отрасли, однако этот прогноз оказался ошибочным. С окончанием войны закончился и бум производства военных самолетов. Даже если бы самолеты могли производиться в большем количестве для частных клиентов, то в 1945 г. в США было относительно мало аэропортов.

Незадолго до окончания Второй мировой войны, в декабре 1944 г., в г. Чикаго состоялась работа Международной конференции по вопросам гражданской авиации, результатом которой стало заключение Конвенции о международной гражданской авиации (далее — Чикагская конвенция 1944 г.), основного международного договора в области воздушного права, действующего по настоящее время, заменившего Парижскую конвенцию 1919 г. Чикагская конвенция 1944 г. выполняет роль объединяющей, нормативной базы, на основе которой развиваются, модифицируются и разрабатываются нормативные акты [2. С. 72].

В Чикагской конвенции 1944 г. не упоминается об авиации общего назначения, таким образом, данный вид авиации остался за рамками международно-правового регулирования. Лишь 2 декабря 1968 г. были приняты стандарты и рекомендуемая практика по эксплуатации воздушных судов авиации общего назначения, которые размещены в качестве Приложения 6 «Международная авиация общего назначения» к Чикагской конвенции 1944 г.

Стандарты и рекомендуемая практика ИКАО в специальной юридической литературе определяются по-разному. Например, профессор Е.А.Шибалева по отношению к ним употребляет термин «технические нормы», профессор А.С. Гавердовский — «технические регламенты», профессор В. Моравецкий — «директивы», профессор Т. Бюргенталь — «техническое законодательство», про-

фессор А. Манин — «регламенты ИКАО» [15. С. 154]. Определяя правовой статус международных регламентов в целом, профессор Г.И. Тункин указывал, что они имеют обязательную юридическую силу для государств после их молчаливого признания этими государствами [19. С. 118]. На наш взгляд, это в полной мере относится и к международным авиационным регламентам [16. С. 36].

Индустрия авиации общего назначения достигла пика в 1978 г. Тогда в США было произведено 18 962 воздушных судна авиации общего назначения. После данного подъема отрасль авиации общего назначения испытала резкий спад. Промежуток между 1980 и 1987 г. характеризуется как глубоко печальный период для авиации общего назначения: производство воздушных судов авиации общего назначения в США снизилось практически на 90% [20. С. 52]. Столь критическое ухудшение в отрасли авиации общего назначения имело катастрофические последствия: около 20 000 рабочих мест в области авиационного производства исчезли одновременно с 80 000 сопутствующих рабочих мест в иных авиационных областях США.

Хотя среди факторов, приведших к такому чрезвычайному спаду, были и инфляция, и рост цен на нефть, производители воздушных судов авиации общего назначения в большей степени винят взлетевшие расходы на страхование, обусловленные исками об ответственности за качество продукции. В то время на производителей воздушных судов авиации общего назначения мог быть подан иск вне зависимости от срока нахождения воздушного судна в использовании. В 1987 г. такие производители, как «Cessna», «Beech» и «Piper», оценили свои ежегодные расходы на покрытие ответственности в размере от 70 000 до 100 000 долл. США за каждое построенное воздушное судно.

Решением данной проблемы стало принятие в США Акта о возрождении авиации общего назначения 1994 г., установившего 18-летний срок исковой давности для ответственности за качество продукции, имевший действие на всей территории США. Таким образом, производители стали защищены от необъятного количества зачастую необоснованных исков. Это принесло огромный положительный эффект. Так, в 2001 г. Главное бюджетно-контрольное управление США в своем отчете отметило, что возрожденное производство воздушных судов авиации общего назначения восстановило 25 000 рабочих мест [20. С. 52]. Таким образом, погибающая в США отрасль авиации общего назначения была возвращена к жизни.

Последнее десятилетие существования СССР характеризовалось бурным развитием самостоятельного авиаконструирования. После тотальных запретов поддержка самостоятельного авиаконструирования в рамках научно-технического творчества молодежи — движения, охватившего всю страну в период перестройки — вызвала взрыв, сопоставимый с мощнейшим извержением долго дремавшего вулкана [11. С. 14]. В 1983 г. вышла Директива Главкомандующего Военно-воздушными силами СССР, разрешившая полеты воздушных судов любительской постройки. 17 декабря 1988 г. была учреждена Общероссийская общественная организация «Федерация любителей авиации России» пилотами-любителями, самостоятельными конструкторами, энтузиастами авиа-

ции и при активном содействии авиационных конструкторов, инженеров и летчиков-испытателей Министерства авиационной промышленности СССР.

Нормативно-правовая база, регулирующая деятельность авиации общего назначения, стала постепенно развиваться во многих странах. С каждым годом увеличивается количество частных собственников гражданских самолетов и вертолетов, используемых в различных некоммерческих целях [18. С. 6]. В настоящее время во многих государствах уже разработаны и активно функционируют национальные законы и правила, регулирующие деятельность авиации общего назначения. Наиболее развитая законодательная база в данной области сформирована в США, а также в государствах — членах ЕС. Российское законодательство, процесс развития которого хотя и демонстрирует определенный успех, отстает от западного и имеет большое количество отличий от него.

Проблемой является то, что на международном уровне отсутствует какой-либо универсальный международный договор, который бы регулировал и учитывал специфику деятельности авиации общего назначения. Отсутствие единых международных норм приводит к появлению бесчисленных правовых барьеров национальных законов, по-разному регулирующих деятельность авиации общего назначения. Разнообразие национальных подходов к регулированию деятельности авиации общего назначения препятствует международному деловому и гуманитарному сотрудничеству и в целом сдерживает дальнейшее развитие данного вида авиации [3. С. 32].

В настоящее время за пределами международного регулирования остались такие важные вопросы, как допуск воздушных судов авиации общего назначения в иностранное воздушное пространство, ответственность владельцев (эксплуатантов) воздушных судов авиации общего назначения за вред жизни, здоровью и имуществу лиц на борту таких воздушных судов, вопросы потенциальной угрозы использования воздушных судов авиации общего назначения в противоправных целях, в том числе в террористических целях.

Проблема возможного использования воздушных судов авиации общего назначения в террористических целях сейчас стоит особенно остро.

Специалисты утверждают, что большинство преступлений, регламентированных Конвенцией о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекинская конвенция 2010 г.), возможно осуществить только с использованием специально оборудованного для этих целей гражданского воздушного судна, формально относящегося к авиации общего назначения. Невозможно не согласиться с мнением, что именно такие воздушные суда можно определить как «террористические воздушные суда» [1. С. 57].

Решение указанных проблем видится в создании международно-правовых норм, учитывающих специфику деятельности авиации общего назначения. Реализация данной идеи может быть выполнена несколькими способами. Наиболее логичным решением проблемы могло бы стать изменение Чикагской конвенции 1944 г., но на практике такое решение, скорее всего, не найдет поддержки. Ученые утверждают, что «ИКАО и ряд ведущих в авиационном отношении государств, и прежде всего США, относятся к пересмотру Чикагской конвенции

1944 г. весьма настороженно, если не сказать негативно» [17. С. 88]. Поэтому выход видится в принятии новой международной конвенции универсального характера об авиации общего назначения, в которой были бы регламентированы указанные выше вопросы. Целесообразным является перенесение в такую конвенцию основных стандартов и рекомендуемой практики, касающейся авиации общего назначения, что придаст им обязательный характер для государств-участников новой конвенции. Разработка такой конвенции должна быть проведена в рамках ИКАО при активном участии международных неправительственных организаций в области авиации общего назначения, в частности Международного совета ассоциации владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА).

ЛИТЕРАТУРА

- [1] *Абашидзе А.Х., Солнцев А.М., Травников А. И.* Укрепление международного сотрудничества в сфере борьбы с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации // Противодействие терроризму. — 2011. — № 1. — С. 55–58.
- [2] *Бордунов В.Д.* Международное воздушное право: Учеб. пособие. — М.: Авиабиизнес, Научная книга, 2007.
- [3] *Бордунов В.Д.* Международно-правовая унификация правил международных перевозок: теория и практика // Законодательство. — 2009. — № 1. — С. 23–32.
- [4] *Волков М.М.* Советское воздушное право: Учеб. пособие. — Ч. 1. — Л., 1969.
- [5] *Грабарь В.Э.* История воздушного права // Вопросы воздушного права. — М., 1927. — С. 39–56.
- [6] *Грязнов В.С.* Международное воздушное право. — Кн. 1. — М.: Наука, 1980.
- [7] Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации (постатейный) // Под ред. А.И. Травникова. — М., 2009.
- [8] *Перетерский И.С.* Воздушное право. Изд. 2-е, исправленное и дополненное // Вестник Воздушного Флота. — 1923.
- [9] Постановление ЦИК и СНК СССР от 27.04.1932 N 36/460 // Ведомости ВС СССР. — 1961. — № 52. — Ст. 538.
- [10] Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. URL: <http://www.icao.int/safety/ism/ICAO%20Annexes/Annex%206.pdf>.
- [11] *Романков С., Юрконенко А.* Гадкий утенок // Авиация общего назначения. — 2010. — № 2. — С. 14–21.
- [12] Воздушный кодекс СССР от 27 апреля 1932 г. // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза ССР. — 1932. — № 32. — Ст. 194а. — 1946.
- [13] *Соболев Д.А.* История самолетов. Начальный период. Российская политическая энциклопедия. — 1995. URL: <http://lib.rus.ec/b/273255/read>.
- [14] *Стрельникова И.А.* Актуальные вопросы правового регулирования воздушного сообщения в Российской Федерации // Современное право. — 2012. — № 3. — С. 94–98.
- [15] *Травников А.И.* Взаимодействие международно-правового и национально-правового режимов воздушного пространства: Дисс. ... канд. юрид. наук. — М., 2011.
- [16] *Травников А.И.* Влияние национального воздушного права на совершенствование международно-правового режима воздушного пространства // Вестник РУДН. Серия «Юридические науки». — 2011. — № 2. — С. 115–125.
- [17] *Травников А.И.* Конвенция об аэронавигации: перспективы прогрессивного развития и кодификации международного воздушного права // Закон и право. — 2011. — № 4. — С. 87–89.

- [18] *Травников А.И.* Международное аэронавигационное право: Учеб. пособие. — М.: РУДН, 2013.
- [19] *Тункин Г.И.* Теория международного права. — М.: Междунар. отн., 1970.
- [20] *Darrell A. Clay* Resuscitating a Dying Industry: The General Aviation Revitalization Act of 1994 // *Airplanista Magazin*. — March 2011. — С. 52–55.

LEGAL REGULATION OF GENERAL AVIATION (FORMATION AND DEVELOPMENT)

A.A. Hergott

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

The article covers research of historical formation process and development of non-commercial aviation. The article also covers the current issues, preventing the further development of this aviation and provides the solutions therefor.

Key words: national and international legal regulation, civil aviation, commercial aviation, general aviation.

REFERENCES

- [1] *Abashidze A.Kh., Solntsev A.M., Travnikov A.I.* Ukreplenie mezhdunarodnogo sotrudnichestva v sfere bor'by s nezakonnymi aktami v otnoshenii mezhdunarodnoj grazhdanskoj aviatsii // *Protivodejstvie terrorizmu*. — 2011. — № 1. — С. 55–58.
- [2] *Bordunov V.D.* *Mezhdunarodnoe vozdushnoe pravo: Ucheb. posobie*. — М.: Aviabiznes, Nauchnaya kniga, 2007.
- [3] *Bordunov V.D.* *Mezhdunarodno-pravovaya unifikatsiya pravil mezhdunarodnykh perevozok: teoriya i praktika // Zakonodatel'stvo*. — 2009. — № 1. — С. 23–32.
- [4] *Volkov M.M.* *Sovetskoe vozdushnoe pravo: Ucheb. posobie*. — Ch. 1. — L., 1969.
- [5] *Grabar' V.E.* *Istoriya vozdushnogo prava // Voprosy vozdushnogo prava*. — М., 1927. — С. 39–56.
- [6] *Gryaznov V.S.* *Mezhdunarodnoe vozdushnoe pravo*. — Kn. 1. — М.: Nauka, 1980.
- [7] *Kommentarij k Vozdushnomu kodeksu Rossijskoj Federatsii (postatejnyj) // Pod red. A.I. Travnikova*. — М., 2009.
- [8] *Pereterskij I.S.* *Vozdushnoe pravo. Izd. 2-e, ispravlennoe i dopolnennoe // Vestnik Vozdushnogo Flota*. — 1923.
- [9] *Postanovlenie TsIK i SNK SSSR ot 27.04.1932 N 36/460 // Vedomosti VS SSSR*. — 1961. — № 52. — St. 538.
- [10] *Prilozhenie 6 k Konventsii o mezhdunarodnoj grazhdanskoj aviatsii 1944 g.* URL: <http://www.icao.int/safety/ism/ICAO%20Annexes/Annex%206.pdf>.
- [11] *Romankov S., Yurkonenka A.* *Gadkij utenok // Aviatsiya obshchego naznacheniya*. — 2010. — № 2. — С. 14–21.
- [12] *Vozdushnyj kodeks SSSR ot 27 aprelya 1932 g. // Sobranie zakonov i rasporyazhenij Raboche-Krest'yanskogo Pravitel'stva Soyuza SSR*. — 1932. — № 32. — St. 194a. — 1946.

-
- [13] *Sobolev D.A.* Istoriya samoletov. Nachal'nyj period. Rossijskaya politicheskaya entsiklopediya. — 1995. URL: <http://lib.rus.ec/b/273255/read>.
- [14] *Strel'nikova I.A.* Aktual'nye voprosy pravovogo regulirovaniya vozdušnogo soobscheniya v Rossijskoj Federatsii // *Sovremennoe pravo*. — 2012. — № 3. — S. 94–98.
- [15] *Travnikov A.I.* Vzaimodejstvie mezhdunarodno-pravovogo i natsional'nopravovogo rezhimov vozdušnogo prostranstva: Diss. ... kand. jurid. nauk. — M., 2011.
- [16] *Travnikov A.I.* Vliyanie natsional'nogo vozdušnogo prava na sovershenstvovanie mezhdunarodno-pravovogo rezhima vozdušnogo prostranstva // *Vestnik RUDN. Seriya «Yuridicheskie nauki»*. — 2011. — № 2. — S. 115–125.
- [17] *Travnikov A.I.* Konventsija ob aeronavigatsii: perspektivy progressivnogo razvitiya i kodifikatsii mezhdunarodnogo vozdušnogo prava // *Zakon i pravo*. — 2011. — № 4. — S. 87–89.
- [18] *Travnikov A.I.* *Mezhdunarodnoe aeronavigatsionnoe pravo: Ucheb. posobie*. — M: RUDN, 2013.
- [19] *Tunkin G.I.* *Teoriya mezhdunarodnogo prava*. — M.: Mezhdunar. otn., 1970.
- [20] *Darrell A.* Clay Resuscitating a Dying Industry: The General Aviation Revitalization Act of 1994 // *Airplanista Magazin*. — March 2011. — S. 52–55.