

**МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО**

DOI: 10.24833/0869-0049-2018-2-58-70

**Александр Александрович БАТАЛОВ**

Представительство Российской Федерации при Международной организации гражданской авиации (ИКАО)

3617, Avenue du Musée, Montreal, H3G 2E1, Canada

alexbatalov2000@mail.ru

ORCID: 0000-0002-9311-9822

# МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В РАЙОНАХ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ И ВОЕННЫХ УЧЕНИЙ

**ВВЕДЕНИЕ.** Несмотря на усилия государств и международного авиационного сообщества по обеспечению безопасности воздушного транспорта и снижению количества авиационных происшествий, к сожалению, на сегодня в мире существует немало угроз для безопасности полетов гражданских воздушных судов, к которым, в частности, относятся боевые действия и иная военная деятельность, ведущиеся в разных частях нашей планеты. Трагедией, в очередной раз отчетливо продемонстрировавшей, какой угрозе подвергаются гражданские воздушные суда и находящиеся на их борту пассажиры, попадая в воздушное пространство, находящееся над районом боевых действий, стала катастрофа малайзийского самолета «Боинг-777-200», происшедшая 17 июля 2014 г. на востоке Украины и унесшая жизни 283 пассажиров и 15 членов экипажа. В контексте правового анализа данной авиакатастрофы автор рассматривает современное состояние международно-правового регулирования вопросов обеспечения безопасности полетов гражданских

воздушных судов в воздушном пространстве над районами боевых действий и военных учений, анализирует проблемы и предлагает пути совершенствования этого регулирования.

**МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ.** Материалом для исследования являются международные договоры в области международного воздушного права, документы Международной организации гражданской авиации (ИКАО), труды российских и зарубежных юристов-международников. Методологическую основу исследования составили общенаучные и частнонаучные методы познания (диалектический метод, методы анализа и синтеза, дедукции и индукции и сравнительно-правовой метод).

**РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ.** В результате проведенного исследования автор приходит к выводу о том, что ни существующий на сегодня международно-правовой режим обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений, ни действующие нормы международного воздушного права, запрещаю-

щие применение оружия в отношении гражданских воздушных судов, не позволяют предотвратить авиакатастрофы, подобные той, которая произошла с малазийским самолетом 17 июля 2014 г. С учетом данного вывода автор предлагает пути совершенствования международно-правового регулирования деятельности гражданской авиации и вопросов обеспечения ее безопасности, в частности внесение соответствующих поправок в Конвенцию о международной гражданской авиации 1944 г., направленных на усиление обязательств государств по ограничению полетов гражданских воздушных судов в их суверенном воздушном пространстве в период ведения боевых действий или иной военной деятельности.

**ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ.** Автор анализирует договорные и обычные нормы международного права, регулирующие вопросы безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений, стандарты и иные акты (документы), принимаемые ИКАО, и на основе данного анализа делает вывод о том, что они не содержат четких обязательств государств по ограничению или запрещению полетов гражданских воздушных судов в их суверенном воздушном пространстве в период ведения боевых действий, военных учений или иной опасной военной деятельности. Кроме того, положения Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. и иных международных договоров, касающиеся запрета на применение оружия против гражданских воздушных судов, также несовершенны и не позволяют говорить о полной защите гражданской авиации от применения в отношении нее боевого оружия. Именно поэтому работа, проводи-

мая ИКАО после авиакатастрофы малазийского самолета 17 июля 2014 г. по усилению защиты международной гражданской авиации от угроз, возникающих в связи с боевыми действиями и иной опасной военной деятельностью, представляется недостаточной и должна включать более эффективные меры, к которым может относиться принятие новых международных договорных норм, содержащих четкие международные обязательства государств.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** международно-правовое регулирование полетов гражданских воздушных судов, безопасность полетов, районы боевых действий и военных учений, Международная организация гражданской авиации (ИКАО), безопасность гражданской авиации, авиакатастрофа малазийского самолета 17 июля 2014 г., рейс MH17

**ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:** Баталов А.А. 2018. Международно-правовые аспекты обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений. – Московский журнал международного права. № 2. С. 58–70. DOI: 10.24833/0869-0049-2018-2-58-70

В настоящей статье излагается исключительно личное мнение автора по исследуемым вопросам. Данная точка зрения в частности и представленное вниманию читателя исследование в целом никоим образом не должны рассматриваться в качестве отражения позиции любых учреждений и организаций, с которыми у автора существовали или существуют трудовые, договорные или иные отношения.

## AIR LAW

DOI: 10.24833/0869-0049-2018-2-58-70

### Alexander A. BATALOV

Delegation of the Russian Federation to International Civil Aviation Organization (ICAO)

3617, Avenue du Musée, Montreal, H3G 2E1, Canada

alex batalov2000@mail.ru

ORCID: 0000-0002-9311-9822

# SOME INTERNATIONAL LAW ASPECTS OF SAFETY OF CIVIL AIRCRAFT FLYING OVER THE AREAS OF ARMED CONFLICTS AND MILITARY EXERCISES

**INTRODUCTION.** *Despite the international aviation community's attempts aimed at improvement of safety of air transport and reduction of the number of air accidents, unfortunately, many threats to safety of civil aircraft still exist to date, including armed conflicts and other military activities taking place in different parts of our planet. Malaysian Boeing 777-200 crash of 17 July 2014 in the eastern Ukraine killing 283 passengers and 15 crew members has become the tragedy clearly showing the risks, to which the civil aircraft and passengers on board flying in the airspace over the areas of armed conflicts, are exposed. In light of this accident, the author examines the present international legal regime of safety of civil aircraft flying over the areas of armed conflicts and military exercises, identifies the problems of this regime and proposes the ways of its improvement.*

**MATERIALS AND METHODS.** *The present research has been conducted on the basis of international air law treaties, the documents of International Civil Aviation Organization (ICAO), as well as the works of Russian and foreign international law experts. The methodology of the research is based upon general scientific and special methods, including dialectical method, methods of analysis and synthesis, deduction and induction, comparative legal method.*

**RESEARCH RESULTS.** *On the basis of his research the author concludes that neither the present-day international legal regime of safety of civil aircraft flying over the areas of armed conflicts and military exercises, nor existing rules of international air law prohibiting use of weapons against civil aircraft can prevent accidents similar to Malaysian airplane crash of 17 July 2014. In view of this conclusion, the author proposes improvement of international legal regime of safety of civil aviation, and in particular, amendment of the Convention on International Civil Aviation of 1944 ("Chicago Convention of 1944") aimed at enhancement of States' obligations relating to restriction of flights of civil aircraft within their sovereign airspace during armed conflicts or other military activities.*

**DISCUSSION AND CONCLUSIONS.** *The author examines treaty and customary rules of international law governing the issues of safety of civil aircraft flying over the areas of armed conflicts and military exercises as well as ICAO standards and other acts (documents) and concludes that they do not precisely oblige the States to restrict or prohibit flights of civil aircraft in their sovereign airspace during armed conflicts, military exercises or other hazardous military activities. Moreover, the provisions of the Chicago Convention of 1944 and other international treaties prohibiting the use of weapons against civil aircraft are imperfect and do not fully protect civil aviation from different types of weapons. Therefore, the ICAO's work following Malaysian airplane crash of 17 July 2014 for the purpose of enhancement of protection of civil aviation from the threats arising from armed conflicts and other hazardous military activities appears insufficient and must include more efficient measures, such as adoption of new international treaty rules containing precise States' obligations.*

**KEYWORDS:** *international legal regime of flights of civil aircraft, flight safety, areas of armed conflicts and military exercises, International Civil Aviation Organization (ICAO), safety of civil aviation, Malaysian airplane crash of 17 July 2014, MH17 flight*

**FOR CITATION:** *Batalov A.A. Some International Law Aspects of Safety of Civil Aircraft Flying over the Areas of Armed Conflicts and Military Exercises. – Moscow Journal of International Law. 2018. No. 2. P. 58–70.*

DOI: 10.24833 / 0869-0049-2018-2-58-70

This article contains exclusively personal opinion of the author. This opinion and this article as a whole must not be attributed to any institutions and entities, with which the author was affiliated or is currently affiliated through any form of employment or other contractual relationships.

## 1. Введение

За последние десятилетия государствами и международным авиационным сообществом в целом, включая Международную организацию гражданской авиации (далее – ИКАО), проделана огромная работа по обеспечению того, чтобы гражданская авиация стала одним из самых безопасных видов транспорта, а количество авиационных происшествий постоянно снижалось, в общем контексте совершенствования столь важной отрасли международного права, как международное воздушное право<sup>1</sup>. Так, например, согласно статистическим данным ИКАО, по состоянию на 2015 г. частота авиационных происшествий составляла всего 2,8 на миллион вылетов<sup>2</sup>. Вместе с тем очевидно, что гражданская авиация не может функционировать в изоляции от процессов, которые происходят в современном мире и которые неизбежно оказывают на нее позитивное или негативное влияние. К сожалению, несмотря на усилия международного сообщества по предотвращению различных угроз миру и безопасности, принимаемые как на универсальном, так и на региональном уровнях, на сегодняшний день на нашей планете существует значительное число очагов политической и военной напряженности и территорий, где ведутся боевые действия. В результате гражданские воздушные суда, выполняющие полеты над данными территориями, становятся в немалой степени уязвимыми объектами. С момента создания ИКАО в 1944 г. исто-

рия мировой гражданской авиации насчитывает как минимум 11 катастроф гражданских воздушных судов, которые произошли в результате военной деятельности, потенциально опасной для производства полетов, и жертвами которых стали 1352 человека<sup>3</sup>.

Трагедией, потрясшей мировое сообщество и в очередной раз отчетливо показавшей, какой угрозе подвергаются гражданские воздушные суда и находящиеся на их борту пассажиры, попадая в воздушное пространство в районе боевых действий, стала катастрофа воздушного судна «Боинг-777-200», происшедшая 17 июля 2014 г. в районе села Грабово Донецкой области (ставшей после государственного переворота в Киеве в феврале 2014 г. районом противостояния между новой властью в Киеве и не признавшими легитимность этого переворота местными жителями<sup>4</sup>). Эта катастрофа унесла жизни 283 пассажиров и 15 членов экипажа. Несмотря на то что с момента данной авиакатастрофы прошло уже четыре года, многочисленные связанные с ней политические, правовые и иные вопросы остаются открытыми и продолжают обсуждаться на различных уровнях. Официальное расследование авиакатастрофы малайзийского самолета «Боинг-777-200» проводилось Советом по безопасности Нидерландов (Dutch Safety Board) и завершилось в октябре 2015 г.<sup>5</sup> В результате этого расследования были сделаны следующие выводы<sup>6</sup>:

(i) 17 июля 2014 г. в 13:20 воздушное судно «Боинг-777-200» авиакомпании «Малайзийские

<sup>1</sup> Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. – *Международное право: Учебник*. В 2 т. Т. 2. Под ред. А.Н. Вылегжанина. 3-е изд. М.: Юрайт. 2016. С. 220–240.

<sup>2</sup> ICAO World Civil Aviation Report. Montreal. 2016. P. 89.

<sup>3</sup> См. п. 1.1 Рабочего документа 203-й сессии Совета ИКАО «Оценка рисков при полетах в воздушном пространстве над зонами вооруженных конфликтов. Ответственность государств за обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов в их национальном и делегированном им воздушном пространстве над зонами вооруженных конфликтов или зонами военных учений». – *ICAO Doc. C-WP/14227. 20.10.2014*.

<sup>4</sup> О правовом анализе неправомерного отстранения от власти конституционно избранного Президента Украины В. Януковича путчистами в 2014 г., о причастности администрации Б. Обамы к руководству путчем в Киеве, о расколе Украины после государственного переворота 2014 г. см.: [Нарышкин 2015:4–10; Воронин, Кулебякин, Николаев 2015:11–28].

<sup>5</sup> Согласно общему правилу, установленному ст. 26 Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 г. (далее – Чикагская конвенция 1944 г.), расследование обстоятельств авиационного происшествия осуществляется государством, на территории которого произошло данное происшествие. Но стандарт ИКАО, содержащийся в п. 5.1 Приложения 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Чикагской конвенции 1944 г., допускает передачу всех или части функций по расследованию авиационного происшествия от государства, где это происшествие имело место, любому другому государству по их взаимной договоренности и согласию (Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации. 11-е изд. ИКАО. 2016. С. 5-1). Именно на основании указанного стандарта ИКАО (более подробно вопрос о юридической природе стандартов ИКАО рассматривается далее) 23 июля 2014 г. функции по расследованию авиакатастрофы малайзийского самолета «Боинг-777-200» были переданы Украиной Королевству Нидерландов (см.: Dutch Safety Board Report “Crash of Malaysia Airlines flight MH17. Hrabove, Ukraine, 17 July 2014”. The Hague. October 2015. P. 14).

<sup>6</sup> Dutch Safety Board Report “Crash of Malaysia Airlines flight MH17. Hrabove, Ukraine, 17 July 2014”.

авиалинии», выполнявшее регулярный пассажирский рейс *MH17* по маршруту Амстердам – Куала-Лумпур и находившееся в тот момент в воздушном пространстве Украины, было поражено большим количеством высокоскоростных элементов из боевой части ракеты «земля-воздух», выпущенной зенитно-ракетным комплексом. В результате оно распалось в воздухе, а его обломки упали на землю в разных местах вокруг сел Грабово, Россыпное и Петропавловка Донецкой области Украины;

(ii) при выполнении вышеуказанного рейса воздушное судно находилось в состояниилетней годности; известные технические неполадки, могущие повлиять на безопасность полета, отсутствовали; все пилоты имели необходимые допуски и надлежащую квалификацию для управления самолетом данного типа;

(iii) в связи с боевыми действиями на территории Донецкой области с 14 июля 2014 г. в отношении воздушного пространства над восточной частью Украины, через которое пролегал маршрут полета воздушного судна «Боинг-777-200» авиакомпании «Малазийские авиалинии», действовал запрет на полеты гражданской авиации ниже 9700 м, однако во время поражения ракетой данное воздушное судно находилось на высоте около 10 100 м, т.е. в зоне воздушного пространства, разрешенной для полетов.

Таким образом, как видно из вышеизложенных выводов, авиакатастрофа 17 июля 2014 г. не была связана с какой-либо технической неисправностью воздушного судна или, например, с так называемым человеческим фактором (в частности, с ошибками пилота или диспетчера, осуществляющего управление воздушным движением), а произошла в результате поражения самолета «Боинг-777-200» боевой ракетой во время его пролета через воздушное пространство, которое находилось над территорией, где велись военные действия, и которое было открыто для международных полетов гражданских воздушных судов.

Следует также отметить, что в официальном отчете о расследовании авиакатастрофы мала-

зийского самолета «Боинг-777-200», представленном Советом по безопасности Нидерландов, не содержатся и не должны содержаться, согласно стандартам ИКАО, какие-либо выводы о том, по чьей вине произошла эта авиакатастрофа, поскольку выявление виновных лиц в подобных случаях относится к компетенции органов, осуществляющих уголовное преследование<sup>7</sup>. В связи с этим, не давая оценку полноте и достоверности выводов, содержащихся в указанном официальном отчете о расследовании авиакатастрофы, и, тем более, не вступая в преждевременную полемику по поводу результатов незавершенного уголовного расследования данной авиакатастрофы, которая, к сожалению, получила распространение в зарубежных юридических публикациях<sup>8</sup>, в рамках настоящей статьи мы постараемся провести максимально объективный правовой анализ того, насколько эффективно существующее на сегодняшний день международно-правовое регулирование деятельности гражданской авиации позволяет предотвратить подобные авиационные происшествия в будущем и какие меры могут быть приняты в целях усиления защиты воздушного транспорта и его пользователей от главной опасности, возникающей при полетах через воздушное пространство над районами боевых действий и военных учений – преднамеренного или случайного поражения воздушного судна различными видами оружия. Хотя очевидно, что предотвращение авиакатастроф, аналогичных той, которая произошла с малазийским самолетом 17 июля 2014 г., зависит от многих факторов организационного и технического характера (включая, например, своевременность и полноту предоставления необходимой аэронавигационной информации, точность в координации действий органов обслуживания воздушного движения и т.д.), как представляется, именно надлежащее международно-правовое регулирование деятельности гражданской авиации и вопросов обеспечения ее безопасности может и должно играть одну из первостепенных ролей в решении этой задачи. С учетом данных обстоя-

<sup>7</sup> Согласно стандарту ИКАО, содержащемуся в п. 3.1 Приложения 13 к Чикагской конвенции 1944 г., единственной целью расследования авиационного происшествия или инцидента является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем, а не установление чьей-либо вины или ответственности (Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации. С. 3-1).

<sup>8</sup> С объективных юридических позиций вызывают как минимум недоумение появившиеся в последние несколько лет в зарубежных юридических изданиях публикации, в которых проводится зачастую весьма предвзятый правовой анализ вопроса о гипотетической ответственности тех или иных государств, и в частности Российской Федерации, в связи с авиакатастрофой малазийского самолета «Боинг-777-200» [Gibney 2015:169–178; De Hoon 2017:90–119].

тельств ниже будут рассмотрены следующие вопросы:

(i) международно-правовой режим обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений;

(ii) нормы международного воздушного права, запрещающие применение оружия в отношении гражданских воздушных судов;

(iii) возможные направления совершенствования международно-правового регулирования деятельности гражданской авиации в целях усиления защиты гражданских воздушных судов, выполняющих полеты в районах боевых действий и военных учений.

## 2. Международно-правовой режим обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений

Основу международно-правового режима обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений составляют договорные и обычные нормы международного права, а также стандарты и иные акты, принимаемые ИКАО.

А. *Международные договорные нормы, касающиеся обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений*

Вопросам безопасности полетов гражданских воздушных судов посвящен, прежде всего, основной международный договор, регулирующий деятельность гражданской авиации во всем мире – Чикагская конвенция 1944 г. Преамбула Чикагской конвенции 1944 г. прямо предусматривает, что одной из главных целей ее заключения является безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации<sup>9</sup>.

При этом положения, непосредственно касающиеся обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений, содержатся в ст. 9 Чикагской конвенции 1944 г., согласно которой каждое государство-участник может по соображениям **военной необходимости или общественной безопасности** ограничить или запретить на единообразной основе полеты воздушных судов других стран над определенными

зонами своей территории при условии, что в этом отношении не будет проводиться никакого различия между занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях воздушными судами данного государства и воздушными судами других стран-участников, занятыми в аналогичных сообщениях. Кроме того, ст. 9 закрепляет, что каждое государство – участник Чикагской конвенции 1944 г. сохраняет за собой право немедленно при исключительных обстоятельствах, или в период чрезвычайного положения, или в интересах общественной безопасности временно ограничить или запретить полеты над всей своей территорией или какой-либо ее частью при условии, что такое ограничение или запрещение применяется к воздушным судам всех других государств независимо от их национальности<sup>10</sup>.

Таким образом, Чикагская конвенция 1944 г. лишь подтверждает основанное на принципе государственного суверенитета на воздушное пространство право каждого государства, **но не обязывает его** запрещать или ограничивать полеты воздушных судов в пределах своей территории при возникновении какой-либо опасности. При этом в Конвенции устанавливается, что осуществление данного суверенного права не должно носить дискриминационный характер по признаку национальной принадлежности воздушного судна.

Б. *Стандарты и иные акты, принимаемые ИКАО по вопросам обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений*

Стандарты и рекомендуемая практика, принимаемые ИКАО и содержащиеся в приложениях к Чикагской конвенции 1944 г., достаточно подробно регламентируют действия государств (их уполномоченных органов и организаций) в случаях, когда имеет место деятельность, создающая угрозу безопасности международной аэронавигации (например, военные учения или боевые действия). Согласно п. 2.18 и 2.19 Приложения 11 к Чикагской конвенции 1944 г. осуществление деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, должно заблаговременно координироваться между органами обслуживания воздушного движения и военными полномочными органами государства в целях обеспечения оптимальных условий, которые позволят избежать создания опасности

<sup>9</sup> См. преамбулу, а также ст. 44 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. – *Документ ИКАО 7300/9*.

<sup>10</sup> Там же. Ст. 9.

для гражданских воздушных судов и свести к минимуму помехи для нормального производства их полетов<sup>11</sup>. В соответствии с п. 5.1 Приложения 15 к Чикагской конвенции 1944 г. государство обязано издавать *NOTAM* (*Notice to Airmen* – извещение для пилотов), в частности, в случаях установления запретных зон, опасных зон или зон ограничения полетов или изменения статуса этих зон, а также при наличии источников опасности для аэронавигации, включая препятствия, военные учения и т.д.<sup>12</sup>

В Руководстве ИКАО по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов, содержащем инструктивный материал для применения Приложения 11 к Чикагской конвенции 1944 г.<sup>13</sup>, и в циркуляре 330 «Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения»<sup>14</sup>, разработанном экспертами ИКАО и содержащем рекомендации и успешные практические примеры в сфере сотрудничества гражданских и военных органов, также говорится о необходимости тесной координации действий военных и гражданских органов обслуживания воздушного движения при возникновении опасностей для полетов гражданских воздушных судов, таких как вооруженные конфликты, и указывается на то, что ответственность за инициирование процесса координации несет государство, чьи вооруженные силы участвуют в конфликте.

Кроме этого, в связи с авиакатастрофой самолета «Боинг-777-200» авиакомпании «Малайзийские авиалинии» 17 июля 2014 г. экспертами ИКАО по авиационной безопасности был разработан и представлен Секретариату ИКАО ряд общих рекомендаций, непосредственно касающихся полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов<sup>15</sup>. Данные рекомендации должны помочь государствам и авиаперевозчи-

кам наиболее полно учесть и правильно оценить риски преднамеренных и непреднамеренных атак ракетами классов «земля-воздух» и «воздух-воздух» гражданских воздушных судов, выполняющих полеты над зонами конфликтов на крейсерских высотах, т.е. при горизонтальном полете, не на этапах взлета и посадки. При этом под зонами конфликтов в представленных рекомендациях понимается «воздушное пространство над районами, в которых происходит или может возникнуть вооруженный конфликт между военизированными сторонами, включая также воздушное пространство над районами, где такие стороны находятся в состоянии повышенной военной готовности или напряженности, что может поставить под угрозу гражданские воздушные суда»<sup>16</sup>.

Между тем, несмотря на то, что вышеупомянутые стандарты и иные акты (документы) ИКАО достаточно подробно регламентируют действия государств и их гражданских и военных органов в целях минимизации рисков для полетов гражданских воздушных судов над районами боевых действий или осуществления иной опасной деятельности (например, военных учений), эффективность всех этих актов ИКАО ограничивается их следующими особенностями:

(i) все вышеуказанные акты ИКАО, за исключением стандартов ИКАО, не являются юридически обязательными для государств, поскольку носят рекомендательный характер;

(ii) хотя в отличие от рекомендуемой практики и иных рекомендательных актов ИКАО стандарты ИКАО обязательны для выполнения государствами – участниками Чикагской конвенции 1944 г., их обязательная сила ограничена положениями ст. 38 Чикагской конвенции 1944 г., предусматривающей, что любой из ее участников вправе уведомить ИКАО об отклонении от тех стандартов, соблюдение которых на практике является для него затруднительным<sup>17</sup>;

<sup>11</sup> Приложение 11 «Обслуживание воздушного движения» к Конвенции о международной гражданской авиации. 14-е изд. ИКАО. 2016. С. 2-11-2-12.

<sup>12</sup> Приложение 15 «Службы аэронавигационной информации» к Конвенции о международной гражданской авиации. 15-е изд. ИКАО. 2016. С. 5-1-5-2.

<sup>13</sup> Manual Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations. 1<sup>st</sup> ed. 1990. – ICAO Doc. 9554-AN/952.

<sup>14</sup> Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения. ИКАО, 2011. – ICAO Doc. Cir 330 AN/189.

<sup>15</sup> Полеты гражданских воздушных судов над зонами конфликтов. ИКАО, апрель 2017 г. – ICAO Doc. 10084.

<sup>16</sup> Там же. С. VII.

<sup>17</sup> Вопросу о юридической природе стандартов ИКАО посвящено большое количество работ в отечественной и зарубежной международно-правовой литературе (см.: [Международное воздушное право... 1980:90–95; Тункин 2017; Huang 2009:58–65; Abeyratne 2014:415–464; Buergethal 1969]; см. также: Бордунов В.Д. *Международное воздушное*

(iii) положения вышеуказанных стандартов и иных актов ИКАО в основном ограничиваются определением порядка координации действий различных военных и гражданских органов государства и информирования авиаперевозчиков (экипажей воздушных судов) при возникновении рисков для полетов гражданских воздушных судов в связи с ведением боевых действий и иной опасной военной деятельности и не устанавливают более жестких и четких требований для государств по ограничению или полному запрещению полетов в их суверенном воздушном пространстве в случае наличия таких рисков.

*В. Вопрос об обычной норме международного права, касающейся обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений*

В резолюциях Ассамблеи ИКАО – органа, в котором представлены все 192 государства – члена ИКАО, а также в официальных письмах ИКАО странам-участникам неоднократно подчеркивалось, что «государства-члены несут как коллективную, так и индивидуальную ответственность за обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации», а за государством, отвечающим за предоставление обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве, затрагиваемом вооруженным конфликтом, сохраняется ответственность за введение специальных мер для обеспечения безопасности при международных полетах гражданских воздушных судов<sup>18</sup>. Указание на обязанность государства по обеспечению безопасного

выполнения полетов гражданских воздушных судов в его суверенном воздушном пространстве в том или ином виде содержится в актах национального законодательства и судебной практике разных стран<sup>19</sup>.

С учетом изложенных обстоятельств, с одной стороны, можно было бы сделать вывод о формировании на сегодняшний день всеобщей практики государств и *opinio juris*, т.е. международного правового обычая<sup>20</sup>, в отношении обязанности каждого государства по обеспечению безопасности полетов гражданских воздушных судов в воздушном пространстве над его территорией, включая, конечно, те ее районы, где ведутся боевые действия или осуществляется иная деятельность, представляющая опасность для международной аэронавигации. Некоторые специалисты даже рассуждают о возможности превращения в будущем такой обычно-правовой нормы в императивную норму общего международного права [Huang 2009:173–174].

Впрочем, с другой стороны, даже если вывод о существовании вышеуказанной обычной нормы международного права в целом верный, возникает более сложный и спорный вопрос о конкретной диспозиции подобной нормы. В частности, например, существующие доказательства всеобщей практики государств не дают ясного ответа о том, какие в точности действия обязаны выполнять страны с целью обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в их суверенном воздушном пространстве и должны ли быть введены запреты и ограниче-

---

*право: Учебное пособие.* М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес». 2007. С. 266–270). Отдельные авторы рассматривают стандарты ИКАО в качестве юридически необязательных или «слабых» актов, от которых государства могут отклоняться на практике на основании ст. 38 Чикагской конвенции 1944 г. Другие специалисты, напротив, указывают на достаточно большую юридическую силу стандартов ИКАО и в связи с этим даже говорят о «законодательной» или «квазизаконотворительной» функции Совета ИКАО. Не углубляясь в дискуссию по данному вопросу, не являющемуся главным предметом настоящего исследования, следует лишь отметить, что толкование ст. 37, 38 и 90 Чикагской конвенции 1944 г., а также определение понятия «стандарт», содержащееся в Резолюции А37-15 Ассамблеи ИКАО (см.: *Действующие резолюции Ассамблеи (ICAO Doc. 9958). ИКАО. 2008*), все же позволяют сделать вывод о юридической обязательности стандартов ИКАО для каждого из государств-членов. При этом согласно ст. 38 Чикагской конвенции 1944 г., если государство – член ИКАО сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо стандартов ИКАО либо приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо стандартами после изменения последних, или сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от правил, установленных стандартом ИКАО, то оно незамедлительно уведомляет ИКАО о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена стандартом ИКАО.

<sup>18</sup> См., например: резолюции Ассамблеи ИКАО А37-1, А39-14, А29-13, А32-11. – *Действующие резолюции Ассамблеи (ICAO Doc. 10075)*; Письмо Генерального секретаря ИКАО всем государствам-членам. – *ICAO Doc. AN 13/4.2-14/59. 24.07.2014.*

<sup>19</sup> Например, в нормах законодательств России и США, регулирующих порядок использования воздушного пространства, а также в судебной практике ФРГ (см.: United States Code. Title 49. § 40103 “Sovereignty and use of airspace”. URL: <http://uscode.house.gov/download/download.shtml> (accessed date: 24.04.2018); преамбула Воздушного кодекса Российской Федерации. – *Собрание законодательства РФ.* 1997. № 12. Ст. 1383; Lake Constance Mid-Air Collision: *Bashkirian Airlines v. Federal Republic of Germany.* – *Air & Space Law.* 2007. No. 1. P. 75–79).

<sup>20</sup> О понятии «международный обычай» см.: [Вылегжанин, Каламкарян 2012:5–29].



ния в отношении таких полетов в случае ведения боевых действий или возникновения иной опасности на территории государства.

Г. *Нормы международного воздушного права, запрещающие применение оружия в отношении гражданских воздушных судов*

Согласно ст. 3 *bis* Чикагской конвенции 1944 г. страны-участники «признают, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете...»<sup>21</sup>. Анализируя формулировку указанной нормы универсального международного договора, можно прийти к выводу о том, что современное международное право содержит общий запрет на применение боевого оружия в отношении гражданских воздушных судов и тем самым косвенно защищает их от главной угрозы, которой они подвергаются, попадая в район боевых действий или военных учений. Но в то же время при рассмотрении ст. 3 *bis* Чикагской конвенции 1944 г. следует иметь в виду следующие обстоятельства, ограничивающие ее применение.

Во-первых, ст. 3 *bis* устанавливает обязанность воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов только для государств, в связи с чем эту обязанность несут лишь те органы, лица и образования, чьи деяния могут быть приписаны государству (например, любые органы соответствующего государства, включая подразделения его вооруженных сил; лица, осуществляющие элементы государственной власти либо действующие под руководством или контролем государства, и т.д.). Следовательно, возможность применения ст. 3 *bis* Чикагской конвенции 1944 г. о запрете использования оружия против гражданских воздушных судов не будет вызывать никаких сомнений в ситуациях, когда проводятся военные учения или иные мероприятия с участием исключительно представителей регулярной армии государства. В случае же боевых действий, в которых участвуют лица или образования, не контролируемые государством, применение ст. 3 *bis* к их действиям вряд ли будет обоснованным.

Во-вторых, несмотря на то, что поправка к Чикагской конвенции 1944 г. «Статья 3 *bis*», вступившая в силу 20 лет назад, ратифицирована значительным числом государств, ряд стран – участников самой Чикагской конвенции 1944 г., к которым, в частности, относится государство, играющее ведущую роль в воздушном транспорте, – Соединенные Штаты Америки, до настоящего времени не ратифицировали данную поправку<sup>22</sup>. С учетом этого обстоятельства на сегодняшний день вряд ли можно полностью согласиться с высказываемой в международно-правовой литературе точкой зрения о том, что запрет на применение оружия против гражданских воздушных судов, содержащийся в ст. 3 *bis* Чикагской конвенции 1944 г., представляет собой кодификацию соответствующей обычной нормы общего международного права или даже норму *jus cogens* и, следовательно, распространяется на все государства вне зависимости от ратификации ими ст. 3 *bis* [Abeyratne 2014:68; Huang 2009:86–88, 172].

В соответствии с другим универсальным международным договором – Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятой в г. Монреале 23 сентября 1971 г. (далее – Монреальская конвенция 1971 г.), также частично касающейся вопросов применения оружия против гражданских воздушных судов, незаконное и преднамеренное разрушение находящегося в эксплуатации воздушного судна или причинение этому воздушному судну повреждения, выводящего его из строя или угрожающего его безопасности в полете, является уголовным преступлением, в отношении которого государства – участники Монреальской конвенции 1971 г. обязаны принимать «суровые меры наказания» и осуществлять уголовное преследование совершившего такое преступление лица с учетом установленных в ней юрисдикционных положений<sup>23</sup>. Поскольку гражданское воздушное судно может быть разрушено или повреждено в том числе с использованием оружия, очевидно, что в отношении лиц, совершающих такие действия,

<sup>21</sup> Статья 3 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. – Документ ИКАО 7300/9.

<sup>22</sup> По состоянию на 15 апреля 2018 г. поправка к Чикагской конвенции 1944 г. «Статья 3 *bis*», принятая 10 мая 1984 г. и вступившая в силу 1 октября 1998 г., ратифицирована 154 государствами.

<sup>23</sup> Статьи 1 и 3 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 г. – Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIX. М.: Междунар. отношения. 1975. С. 90. Аналогичные положения содержатся и в новой Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации, которая была принята на Пекинской дипломатической конференции в 2010 г. и которая после ее вступления в силу заменит в отношениях

страны – участники Монреальской конвенции 1971 г. должны принять соответствующие меры по осуществлению своей уголовной юрисдикции.

Принимая во внимание большое число участников Монреальской конвенции 1971 г.<sup>24</sup> и ее положения, подробно регулирующие вопросы установления уголовной юрисдикции, уголовного преследования и выдачи лиц, совершающих преступные действия против гражданских воздушных судов, включая их уничтожение или повреждение с использованием различных видов оружия, следует признать, что в целом данный универсальный международный договор вносит определенный позитивный вклад в повышение безопасности международной гражданской авиации. Вместе с тем, анализируя Монреальскую конвенцию 1971 г. в контексте обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений, необходимо учитывать ее следующие особенности:

(i) согласно ст. 1 Монреальской конвенции 1971 г. преступлением является только «*преднамеренное*» уничтожение или разрушение гражданского воздушного судна, что, конечно, исключает случаи, когда такое воздушное судно становится объектом неосторожных действий по применению оружия в ходе боевых действий или военных учений;

(ii) несмотря на достаточно подробные положения, регламентирующие случаи установления уголовной юрисдикции государства в отношении лиц, совершающих преступные действия против гражданских воздушных судов, как весьма обоснованно полагает ряд специалистов, к сожалению, данные положения полностью не исключают возможность таких лиц избежать ответственности, например, по политическим мотивам либо понести относительно мягкое наказание [Международное воздушное право... 1980:181–182; Huang 2009:130].

Кроме того, следует отметить, что как Монреальская конвенция 1971 г., так и ст. 3 *bis* Чикагской конвенции 1944 г. в конечном счете направлены лишь на запрет (объявление неправомерными) определенных действий по применению оружия в отношении гражданских воздушных судов и не содержат положений, которые бы прямо предотвращали попадание воздушных судов в условия (ситуации), когда против них могут быть совершены указанные действия.

### **3. Возможные направления совершенствования международно-правового регулирования деятельности гражданской авиации в целях усиления защиты гражданских воздушных судов, выполняющих полеты в районах боевых действий и военных учений**

Следует отметить, что ИКАО провела большую работу по изучению и поиску решений разных проблем безопасности полетов гражданских воздушных судов, возникших в связи с авиакатастрофой малайзийского самолета «Боинг-777-200» 17 июля 2014 г. Для анализа указанных проблем и подготовки соответствующих рекомендаций для Секретариата и Совета ИКАО, в частности, была создана Целевая группа ИКАО по рискам для гражданской авиации, возникающим в зонах конфликтов (ЦГ РЗК), состоящая из представителей старшего руководящего состава ведомств гражданской авиации и иных органов отдельных государств – членов ИКАО, а также ряда международных межправительственных и неправительственных организаций (включая, например, Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАСА) и Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА))<sup>25</sup>. Кроме того, в целях рассмотрения правовых вопросов полетов над районами вооруженных конфликтов по решению Генерального секретаря ИКАО была создана специальная группа по анализу применения

---

между государствами-участниками положения Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 г. (по состоянию на 15 апреля 2018 г. Пекинская конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г. в силу не вступила).

<sup>24</sup> По состоянию на 15 апреля 2018 г. Монреальская конвенция 1971 г. ратифицирована 188 государствами.

<sup>25</sup> См., в частности: Рабочий документ 203-й сессии Совета ИКАО «Доклад Целевой группы на уровне старших руководителей по вопросу о рисках для гражданской авиации, возникающих в зонах конфликтов». – ICAO Doc. C-WP/14220. 08.09.2014; Рабочий документ Второй конференции высокого уровня по безопасности полетов 2015 г. (HLSC 2015 Report); Доклад Целевой группы по рискам для гражданской авиации, возникающим в зонах конфликтов, о ходе выполнения программы работы. – ICAO Doc. HLSC/15-WP/3. 21.11.2014. Целевая группа ИКАО по вопросу о рисках для гражданской авиации, возникающих в зонах конфликтов, была создана по решению Генерального секретаря ИКАО с тем, чтобы давать рекомендации Секретариату ИКАО, который, в свою очередь, представляет доклады Совету ИКАО.

соглашений ИКАО, касающихся зон конфликтов (SGRAIT-CZ), которая состояла из экспертов в области правового регулирования деятельности гражданской авиации и которая, проанализировав эффективность положений Чикагской конвенции 1944 г. и других международных договоров с точки зрения режима полетов над районами вооруженных конфликтов, пришла к выводу о том, что в настоящее время нет необходимости в изменении указанных положений, но при этом не исключила возможность их изменения в будущем<sup>26</sup>.

Принимая во внимания выводы ЦГ РЗК и специальной группы SGRAIT-CZ, ИКАО в направлении повышения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий сконцентрировалась главным образом на разработке мер по совершенствованию обмена информацией о рисках для производства полетов в указанных районах, а также по улучшению координации между гражданскими и военными органами при организации воздушного движения в соответствующих частях воздушного пространства. Данные меры включают в себя изменение стандартов, содержащихся в приложениях 11 и 15 к Чикагской конвенции 1944 г., например, в целях установления обязанности государства по изданию извещений *NOTAM*, информирующих о зонах конфликтов (с указанием характера и масштаба угрозы в таких зонах конфликтов), пересмотр Руководства ИКАО по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов и Циркуляра ИКАО 330<sup>27</sup>.

Конечно, нельзя не согласиться с тем, что предоставление пользователям воздушного пространства полной и своевременной информации об опасностях, возникающих в связи с ведением боевых действий и военных учений, наличие четкой координации между гражданскими и военными органами при организации воздушного движения в частях воздушного пространства, затронутых данными действиями, играют огромную роль в повышении безопасности полетов

гражданских воздушных судов, в особенности в случаях полетов над открытым морем, не подлежащих запрету каким-либо государством<sup>28</sup>. Между тем важно учитывать, что предоставление даже полной и своевременной информации при отсутствии запрета или ограничения на использование суверенного воздушного пространства над районами боевых действий или военных учений фактически приводит к ситуации, когда бремя оценки риска и принятия окончательного решения о прохождении маршрута полета через такое воздушное пространство ложится на одного из основных получателей указанной информации – авиапредприятие, которое осуществляет коммерческие воздушные перевозки пассажиров и грузов и которое, как и любая коммерческая организация, ориентирующаяся в качестве главной цели на извлечение прибыли, свое решение в большей степени может основывать на экономических показателях (например, экономия топлива или уменьшение времени работы летного экипажа за счет сокращения маршрута полета). Представляется, что в подобной ситуации риск попадания гражданского воздушного судна с пассажирами на борту в воздушное пространство над районами боевых действий или военных учений, где это воздушное судно становится объектом поражения различными видами вооружений, вряд ли может быть полностью исключен или даже значительно минимизирован.

#### 4. Заключение

Как показал проведенный в предыдущих разделах настоящей статьи анализ действующих договорных и обычных норм международного права, а также стандартов и иных актов, принимаемых ИКАО, к сожалению, они не устанавливают четкой обязанности государства по запрету или ограничению полетов воздушных судов в пределах его территории при возникновении какой-либо опасности, включая боевые действия или военные учения, и не содержат положений, полностью защищающих гражданские

<sup>26</sup> Рабочий документ 206-й сессии Совета ИКАО «Доклад о результатах встречи Специальной группы по анализу применения соглашений ИКАО, касающихся зон конфликтов (SGRAIT-CZ)». – ICAO Doc. C-WP/14325. 20.10.2015.

<sup>27</sup> См., в частности, Рабочий документ Аэронавигационной комиссии «Предварительное рассмотрение предлагаемых поправок к Приложениям 11 и 15, касающихся планирования мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств в зонах конфликтов (Вопрос № 20601)». – ICAO Doc. AN-WP/9145. 05.09.2017.

<sup>28</sup> Запрет полетов над открытым морем не может быть введен каким-либо государством в силу того, что на воздушное пространство над открытым морем не распространяется суверенитет государства: в отношении него действует принцип свободы полетов над открытым морем (см.: [Молодцов, Вылегжанин, Зиланов 1993:39–48]).

воздушные суда от применения в отношении них боевого оружия. В свою очередь, ввиду отсутствия международно-правового обязательства, предписывающего государству совершение определенных действий, нельзя говорить и о его международно-правовой ответственности в случае, когда оно не запрещает или не ограничивает надлежащим образом полеты гражданских воздушных судов в частях своего воздушного пространства, опасных для аэронавигации<sup>29</sup>. Именно поэтому нельзя считать обоснованным вывод специальной группы SGRAT-CZ ИКАО о том, что на сегодняшний день нет необходимости изменения Чикагской конвенции 1944 г. и других международных договоров в части регулирования полетов над районами вооруженных конфликтов.

В свете вышеизложенного совершенно справедливыми и практически важными представляются предложения, сделанные Королевством Нидерландов на основе результатов расследования авиакатастрофы малазийского самолета «Боинг-777-200»<sup>30</sup> и некоторыми государствами – членами Совета ИКАО<sup>31</sup> и поддерживаемые специалистами в области международного воздушного права [Abeyratne 2015:20–21]. Учитывая данные предложения, было бы целесообразно

вносить поправку в Чикагскую конвенцию 1944 г. (например, в ст. 9 «Запретные зоны»), в соответствии с которой каждое из государств-участников в целях исключения угрозы жизни лиц, находящихся на борту гражданских воздушных судов, **должно** предпринимать все возможные усилия для своевременного и надлежащего ограничения или полного запрещения полетов гражданских воздушных судов в своем суверенном воздушном пространстве над зонами, где проводится военная деятельность, потенциально опасная для производства полетов гражданских воздушных судов, как минимум в радиусе возможного непреднамеренного поражения используемыми видами вооружений.

Очевидно, как и в случае изменения любого универсального международного договора с большим числом участников<sup>32</sup>, процесс подготовки, принятия и вступления в силу указанной поправки к Чикагской конвенции 1944 г. будет весьма трудоемким и длительным. Впрочем, только такой путь позволит сформировать международно-правовой режим обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов, помогающий предотвратить авиакатастрофы, подобные той, которая произошла с малазийским самолетом 17 июля 2014 г.

### Список литературы

1. Воронин Е.Р., Кулебякин В.Н., Николаев А.В. 2015. Государственный переворот в Киеве в феврале 2014 г.: международно-правовые оценки и последствия. – *Московский журнал международного права*. № 1 (97). С. 11–28.
2. Вылегжанин А.Н., Каламкарян Р.А. 2012. Значение международного обычая в современном международном праве. – *Московский журнал международного права*. № 2 (86). С. 5–29.
3. *Международное воздушное право*. В 2 кн. Кн. 1. Под ред. А.Н. Мовчана. 1980. М.: Наука. 352 с.
4. Мильде М. 2017. *Международное воздушное право и ИКАО*. СПб: Институт АЕРОHELP. 451 с.
5. Молодцов С.В., Вылегжанин А.Н., Зиланов В.К. 1993. Анклавы открытого моря и международное право. – *Московский журнал международного права*. № 3. С. 39–48.
6. Нарышкин С.Е. 2015. Ответы Председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации С.Е. Нарышкина на вопросы главного редактора Московского журнала международного права. – *Московский журнал международного права*. № 1 (97). С. 5–10.
7. Тункин Г.И. 2017. *Теория международного права*. М.: Зерцало. 416 с.
8. Черниченко С.В. 2014. *Контуры международного права*. М.: Научная книга. 592 с.
9. Abeyratne R. 2014. *Convention on International Civil Aviation. A Commentary*. Heidelberg: Springer International Publishing. 737 p. DOI 10.1007/978-3-319-00068-8
10. Abeyratne R. 2015. Civil Air Transport over Conflict Zones – ICAO's Role in Risk Management. – *Zeitschrift für Luft und Weltraumrecht*. No. 1. P. 18–29.
11. Abeyratne R. 2016. *Rulemaking in Air Transport: A Deconstructive Analysis*. Switzerland: Springer International Publishing. 252 p. DOI 10.1007/978-3-319-44657-8

<sup>29</sup> См., в частности, ст. 1 и 2 Приложения к резолюции Генеральной Ассамблеи ООН от 12 декабря 2001 г. № 56/83 «Ответственность государств за международно-противоправные деяния». – *UN Doc. A/RES/56/83*.

<sup>30</sup> Working Paper Presented for the 36<sup>th</sup> Session of ICAO Legal Committee “Recommendations MH17 – Final Report”. – *ICAO Doc. LC/36-WP/8-1*. 23.11.2015.

<sup>31</sup> Рабочий документ 203-й сессии Совета ИКАО «Оценка рисков при полетах в воздушном пространстве над зонами вооруженных конфликтов. Ответственность государств за обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов в их национальном и делегированном им воздушном пространстве над зонами вооруженных конфликтов или зонами военных учений». – *ICAO Doc. C-WP/14227*. 20.10.2014.

<sup>32</sup> По состоянию на 15 апреля 2018 г. участниками Чикагской конвенции 1944 г. являются 192 государства.

12. Antwerpen N. van. 2008. *Cross-Border Provision of Air Navigation Services with Specific Reference to Europe. Safeguarding Transparent Lines of Responsibility and Liability*. The Netherlands: Kluwer Law International. 276 p.
13. Buergenthal T. 1969. *Law-Making in the International Civil Aviation Organization*. Syracuse, N.Y.: Syracuse University Press. 247 p.
14. De Hoon M. 2017. Navigating the Legal Horizon: Lawyering the MH17 Disaster. – *Utrecht Journal of International and European Law*. No. 33(84). P. 90–119.
15. Dempsey P.S. 2008. *Public International Air Law*. Montreal: Centre for Research in Air and Space Law. 878 p.
16. Gibney M. 2015. The Downing of MH17: Russian Responsibility? – *Human Rights Law Review*. No. 15. P. 169–178.
17. Huang J. 2009. *Aviation Safety through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices*. The Netherlands: Kluwer Law International. 256 p.
18. Ratajczyk M. 2015. *Regional Aviation Safety Organizations. Enhancing Air Transport Safety through Regional Cooperation*. The Netherlands: Kluwer Law International. 352 p.
19. Weber L. 2017. *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. 3<sup>rd</sup> ed. The Netherlands: Kluwer Law International. 212 p.
20. Antwerpen N. van. 2008. *Cross-Border Provision of Air Navigation Services with Specific Reference to Europe. Safeguarding Transparent Lines of Responsibility and Liability*. The Netherlands: Kluwer Law International. 276 p.
21. Dempsey P.S. 2008. *Public International Air Law*. Montreal: Centre for Research in Air and Space Law. 878 p.
22. Gibney M. 2015. The Downing of MH17: Russian Responsibility? – *Human Rights Law Review*. No. 15. P. 169–178.
23. Huang J. 2009. *Aviation Safety through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices*. The Netherlands: Kluwer Law International. 256 p.
24. Ratajczyk M. 2015. *Regional Aviation Safety Organizations. Enhancing Air Transport Safety through Regional Cooperation*. The Netherlands: Kluwer Law International. 352 p.
25. Weber L. 2017. *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. 3<sup>rd</sup> ed. The Netherlands: Kluwer Law International. 212 p.
26. *International and European Law*. 2017. No. 33(84). P. 90–119.
27. Dempsey P.S. *Public International Air Law*. Montreal: Centre for Research in Air and Space Law. 2008. 878 p.
28. Gibney M. The Downing of MH17: Russian Responsibility? – *Human Rights Law Review*. 2015. No. 15. P. 169–178.
29. Huang J. *Aviation Safety through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices*. The Netherlands: Kluwer Law International. 2009. 256 p.
30. *Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo*. V 2 kn. Kn. 1. Pod red. A.N. Movchana [International Air Law. In 2 books. Book 1. Ed. by A.N. Movchan]. 1980. Moscow: Nauka Publ. 1980. 352 p. (In Russ.)
31. Milde M. *Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo i ICAO* [International Air Law and ICAO]. Saint Petersburg: Institut AEROHELP Publ. 2017. 451 p. (In Russ.)
32. Molodtsov S.V., Vylegzhanin A.N., Zilanov V.K. *Anklavy otkrytogo morya i mezhdunarodnoe parvo* [High Sea Areas and International Law]. – *Moscow Journal of International Law*. 1993. No. 3. P. 39–48. (In Russ.)
33. Naryshkin S.E. *Otvetny Predsedatelya Gosudarstvennoi Dumy Federal'nogo Sobraniya Rossiiskoi Federatsii S.E. Naryshkina na voprosy glavnogo redaktora Moskovskogo zhurnala mezhdunarodnogo prava* [Answers of the Chairman of the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation S.E. Naryshkin to the Questions of the Editor-in-chief of the Moscow Journal of International Law]. – *Moscow Journal of International Law*. 2015. No. 1 (97). P. 5–10. (In Russ.)
34. Ratajczyk M. *Regional Aviation Safety Organizations. Enhancing Air Transport Safety through Regional Cooperation*. The Netherlands: Kluwer Law International. 2015. 352 p.
35. Tunkin G.I. *Teoriya mezhdunarodnogo prava* [Theory of International Law]. Moscow: Zertsalo Publ. 2017. 416 p. (In Russ.)
36. Voronin E.R., Kulebyakin V.N., Nikolaev A.V. *Gosudarstvennyi perevorot v Kieve v fevrale 2014 g.: mezhdunarodno-pravovye otsenki i posledstviya* [The coup d'état in Kyiv in February 2014: International Law Context and Consequences]. – *Moscow Journal of International Law*. 2015. No. 1 (97). P. 11–28. (In Russ.)
37. Vylegzhanin A.N., Kalamkaryan R.A. *Znachenie mezhdunarodnogo obychnaya v sovremennom mezhdunarodnom prave* [The Role of International Custom in the Contemporary International Law]. – *Moscow Journal of International Law*. 2012. No. 2. (86). P. 5–29. (In Russ.)
38. Weber L. *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. 3<sup>rd</sup> ed. The Netherlands: Kluwer Law International. 2017. 212 p.

## References

1. Abeyratne R. *Rulemaking in Air Transport: A Deconstructive Analysis*. Switzerland: Springer International Publishing. 2016. 252 p. DOI 10.1007/978-3-319-44657-8
2. Abeyratne R. *Civil Air Transport over Conflict Zones – ICAO's Role in Risk Management*. – *Zeitschrift für Luft und Weltraumrecht*. 2015. No. 1. P. 18–29.
3. Abeyratne R. *Convention on International Civil Aviation. A Commentary*. Heidelberg: Springer International Publishing. 2014. 737 p. DOI 10.1007/978-3-319-00068-8
4. Antwerpen N. van. *Cross-Border Provision of Air Navigation Services with Specific Reference to Europe. Safeguarding Transparent Lines of Responsibility and Liability*. The Netherlands: Kluwer Law International. 2008. 276 p.
5. Buergenthal T. *Law-Making in the International Civil Aviation Organization*. Syracuse, N.Y.: Syracuse University Press. 247 p.
6. Chernichenko S.V. *Kontury mezhdunarodnogo prava* [Contours of International Law]. Moscow: Nauchnaya kniga Publ. 2014. 592 p. (In Russ.)
7. De Hoon M. Navigating the Legal Horizon: Lawyering the MH17 Disaster. – *Utrecht Journal of International and European Law*. 2017. No. 33(84). P. 90–119.
8. Dempsey P.S. *Public International Air Law*. Montreal: Centre for Research in Air and Space Law. 2008. 878 p.
9. Gibney M. The Downing of MH17: Russian Responsibility? – *Human Rights Law Review*. 2015. No. 15. P. 169–178.
10. Huang J. *Aviation Safety through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices*. The Netherlands: Kluwer Law International. 2009. 256 p.
11. *Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo*. V 2 kn. Kn. 1. Pod red. A.N. Movchana [International Air Law. In 2 books. Book 1. Ed. by A.N. Movchan]. 1980. Moscow: Nauka Publ. 1980. 352 p. (In Russ.)
12. Milde M. *Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo i ICAO* [International Air Law and ICAO]. Saint Petersburg: Institut AEROHELP Publ. 2017. 451 p. (In Russ.)
13. Molodtsov S.V., Vylegzhanin A.N., Zilanov V.K. *Anklavy otkrytogo morya i mezhdunarodnoe parvo* [High Sea Areas and International Law]. – *Moscow Journal of International Law*. 1993. No. 3. P. 39–48. (In Russ.)
14. Naryshkin S.E. *Otvetny Predsedatelya Gosudarstvennoi Dumy Federal'nogo Sobraniya Rossiiskoi Federatsii S.E. Naryshkina na voprosy glavnogo redaktora Moskovskogo zhurnala mezhdunarodnogo prava* [Answers of the Chairman of the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation S.E. Naryshkin to the Questions of the Editor-in-chief of the Moscow Journal of International Law]. – *Moscow Journal of International Law*. 2015. No. 1 (97). P. 5–10. (In Russ.)
15. Ratajczyk M. *Regional Aviation Safety Organizations. Enhancing Air Transport Safety through Regional Cooperation*. The Netherlands: Kluwer Law International. 2015. 352 p.
16. Tunkin G.I. *Teoriya mezhdunarodnogo prava* [Theory of International Law]. Moscow: Zertsalo Publ. 2017. 416 p. (In Russ.)
17. Voronin E.R., Kulebyakin V.N., Nikolaev A.V. *Gosudarstvennyi perevorot v Kieve v fevrale 2014 g.: mezhdunarodno-pravovye otsenki i posledstviya* [The coup d'état in Kyiv in February 2014: International Law Context and Consequences]. – *Moscow Journal of International Law*. 2015. No. 1 (97). P. 11–28. (In Russ.)
18. Vylegzhanin A.N., Kalamkaryan R.A. *Znachenie mezhdunarodnogo obychnaya v sovremennom mezhdunarodnom prave* [The Role of International Custom in the Contemporary International Law]. – *Moscow Journal of International Law*. 2012. No. 2. (86). P. 5–29. (In Russ.)
19. Weber L. *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. 3<sup>rd</sup> ed. The Netherlands: Kluwer Law International. 2017. 212 p.

## Информация об авторе

### Александр Александрович Баталов,

кандидат юридических наук, магистр международного воздушного и космического права (Лейденский университет, Нидерланды), Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

3617, Avenue du Musée, Montreal, H3G 2E1, Canada

alex batalov2000@mail.ru  
ORCID: 0000-0002-9311-9822

## About the Author

### Alexander A. Batalov,

Cand. Sci. (Law), LL.M. in International Air and Space Law (Leiden University), International Civil Aviation Organization (ICAO)

3617, Avenue du Musée, Montreal, H3G 2E1, Canada

alex batalov2000@mail.ru  
ORCID: 0000-0002-9311-9822