

**МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО**

DOI: 10.24833/0869-0049-2018-1-89-101

**Анастасия Станиславовна КОНЮХОВА**

Национальная ассоциация воздушного права

Ленинградский проспект, 37А, корп.14, стр. 1, Москва, 125167, Российская Федерация

asetrix@yandex.ru

ORCID: 0000-0001-7591-4462

# К ВОПРОСУ О ПОНЯТИИ «НАЦИОНАЛЬНОСТЬ ВОЗДУШНОГО СУДНА»

**ВВЕДЕНИЕ.** Национальная принадлежность воздушного судна традиционно определяется по государству, на территории которого оно зарегистрировано. Данное правило было закреплено в международных договорах первой половины XX в. и действует до сих пор. При этом в международном праве не установлены критерии, которым должны отвечать государства, правомочные вносить воздушные суда в свои реестры. В настоящее время это привело к тому, что по мере либерализации правового регулирования международных воздушных сообщений у перевозчиков появилась возможность эксплуатировать арендованные самолеты, зарегистрированные в других государствах, а также из морского судоходства в авиацию проникла практика регистрации судов под «удобными флагами». Сказанное актуально для нашей страны, поскольку более 80% флота, используемого крупными российскими авиакомпаниями, в том числе национальным перевозчиком «Аэрофлот – российские авиалинии», на регулярных пассажирских рейсах, зарегистрировано за пределами Российской Федерации. В результате понятие «национальность воздушного судна» приобрело формальный характер. Задачей проведенного исследования являются изучение влияния этого факта на мировую гражданскую авиацию и поиск право-

вых решений с целью формулирования рекомендаций по уменьшению возможных негативных последствий указанной ситуации.

**МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ.** Материалом для исследования послужили международные договоры о гражданской авиации, в первую очередь Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г., а также официальные документы Международной организации гражданской авиации (ИКАО), международные конвенции по морскому праву, практика Международного суда ООН и научные труды российских и зарубежных специалистов. Методологическую основу исследования составили общенаучные и специальные методы познания (диалектический метод, методы анализа и синтеза, дедукции и индукции, сравнительно-правовой, историко-правовой методы).

**РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ.** В статье установлено, что в международном праве сформировалось два подхода к определению понятия «национальность воздушного судна». Первый основан на идее его принадлежности государству в силу регистрации. Следствием этого подхода является идея об исключительном характере юрисдикции государства флага в отношении воздушного судна по аналогии с юрисдикцией в отношении примыкающих к территории государства районов (прибреж-

ных вод и т.д.). Второй подход предусматривает необходимость при определении национальности судна учитывать его связь со страной, наличие которой подтверждается регистрацией, а юрисдикция государства основана не на территориальном, а на персональном принципе, что допускает осуществление в отношении судна юрисдикции и других государств, в первую очередь страны эксплуатанта.

**ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ.** Автор приходит к выводу, что формальный характер понятия «национальность воздушного судна» и общепризнанное правило об исключительном характере юрисдикции государства флага в условиях либерализации правового регулирования в мировой авиационной отрасли негативно влияют на гражданскую авиацию. Это воздействие сказывается не только на экономике отдельных государств. Неблагоприятный эффект заключается главным образом в подрыве единообразного следования перевозчиков международным стандартам безопасности, а также в

затруднении, а в некоторых случаях – в полном исключении, государственного контроля за техническим состоянием самолетов и соблюдением требований авиационной безопасности. Автором сделан вывод о необходимости совершенствования правового регулирования с учетом идеи национальности воздушного судна как связи между судном и государством.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** государство регистрации воздушного судна, соглашения об «открытом небе», «удобный флаг», «реальная связь», Конвенция о международной гражданской авиации, квазитерриториальная юрисдикция, персональная юрисдикция, воздушное судно Российской Федерации

**ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:** Конюхова А.С. 2018. К вопросу о понятии «национальность воздушного судна». – Московский журнал международного права. № 1. С. 89–101.  
DOI: 10.24833/0869-0049-2018-1-89-101

## AIR LAW

DOI: 10.24833/0869-0049-2018-1-89-101

**Anastasia S. KONYUKHOVA**

National Air Law Association (Russian Federation)

37A-14-1, Leningradsky pr., Moscow, Russian Federation, 125167

asetrix@yandex.ru

ORCID: 0000-0001-7591-4462

# THE “AIRCRAFT NATIONALITY” IN INTERNATIONAL LAW

**INTRODUCTION.** *An aircraft bears nationality of the state in which it is registered. This rule was first set in international air law conventions in the beginning of the XX century and it is still effective. At the same time there are no established criteria which the state entitled to put an aircraft in its register should fit. Due to this for the time being, aviation*

*liberalization and deregulation have made it possible for air carriers to use leased aircraft registered in another states, and to adopt common maritime “flags of convenience” practice. This is true for our country, as more than 80% of fleet used at regular passenger flights by major Russian airlines, including the national carrier Aeroflot, is registered outside*

the Russian Federation. As a result, the meaning of “aircraft nationality” has become rather formalistic. The objective of this research is to study the impact of this situation on the global civil aviation and to search for legal solutions to mitigate possible negative effect thereof.

**MATERIALS AND METHODS.** Study materials include international agreements on civil aviation, primarily Convention on International Civil Aviation of 1944, as well as documents of International Civil Aviation Organization (ICAO), international conventions on the law of the sea, UN International Court practice and studies of legal scholars. General scientific and private scientific methods of cognition composed methodological basis for the study.

**RESEARCH RESULTS.** In the course of the study the author reveals two approaches to the “aircraft nationality” definition in international law. The first one is based on the notion that aircraft belongs to a state due to the fact of registration. This approach substantiates the idea of exclusive flag state jurisdiction over aircraft, similarly to a state’s jurisdiction over the regions adjoining to its territory (e.g. territorial waters). The second approach provides for the link between a state and an aircraft as the core nature of “nationality”, with registration being merely the confirmation thereof. Consequently, state’s jurisdiction is based on personal principle instead of

territorial, which allows states other than flag state, primarily state of operator, to exercise jurisdiction over aircraft.

**DISCUSSION AND CONCLUSIONS.** The author concludes that well-established formalistic approach to the “aircraft nationality” together with the exclusive flag state jurisdiction rule have adverse effect on civil aviation in the course of its liberalization and deregulation. The case is not only the economy of single states, but global undermining of uniform compliance by air carriers with international safety standards, as well as impeding or completely eliminating state supervision over aircraft maintenance and aviation security. The author suggests for air law development subject to the concept of “nationality” as the link between a state and an aircraft.

**KEYWORDS:** state of aircraft registration, “open skies” agreements, “flag of convenience”, “genuine link”, Convention on International Civil Aviation, quasi-territorial jurisdiction, personal jurisdiction, aircraft of the Russian Federation

**FOR CITATION:** Konyukhova A.S. The “Aircraft Nationality” in International Law. – *Moscow Journal of International Law*. 2018. No. 1. P. 89–101.

DOI: 10.24833/0869-0049-2018-1-89-101

**В** ст. 5 Воздушного кодекса Российской Федерации<sup>1</sup> (далее – ВК РФ) закреплено понятие «воздушное судно Российской Федерации» и указано, что в случае нахождения за пределами территории Российской Федерации в его отношении действует российское воздушное законодательство, если иное не предусмотрено законами страны пребывания или международным договором Российской Федерации. При этом в ВК РФ отсутствует определение данной категории.

Логично было бы заключить, что под «воздушным судном Российской Федерации» следует понимать воздушное судно, зарегистрированное в Российской Федерации. Согласно ч. 4 ст. 33

ВК РФ воздушное судно, зарегистрированное в Российской Федерации, приобретает национальную принадлежность Российской Федерации. Согласно ст. 17 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.)<sup>2</sup> (далее – Чикагская конвенция 1944 г.) «воздушные суда имеют национальность того государства, в котором они зарегистрированы». Правило о том, что юрисдикцию в отношении воздушного судна осуществляет государство регистрации, является основополагающим в международном воздушном праве<sup>3</sup> [Малеев 1986:99]. Но в настоящее время существуют обстоятельства, которые обуславливают необходимость детального рассмотрения понятия «национальность воздушного судна» и,

<sup>1</sup> Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

<sup>2</sup> Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.). Доступ: [http://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_cons.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf) (дата обращения: 04.01.2018).

<sup>3</sup> См.: Лукьянович В.И. Права и обязанности командира и членов экипажа воздушного судна при незаконном вмешательстве в деятельность гражданской авиации. Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. М. 1983. С. 9.

возможно, пересмотра правового регулирования в этой области.

В первую очередь, речь идет о практике регистрации воздушных судов под так называемыми удобными флагами или открытой регистрации. «Удобный флаг» – «термин, воспринятый из индустрии морского транспорта, означающий ситуацию, при которой коммерческое судно, принадлежащее гражданам государства, зарегистрировано в другом государстве и может беспрепятственно эксплуатироваться другими государствами и между ними» [Abeuratne 2014:270]. Впервые под «удобными флагами» в 1920-х гг. было зарегистрировано несколько американских круизных пароходов – в целях обхода запрета на продажу алкогольной продукции на борту. Активно использовать открытую регистрацию начали в 1950-х гг. американские компании, занимавшиеся морской перевозкой грузов. Впоследствии открытая регистрация стала часто применяться в морском грузовом судоходстве как в США, так и в других странах.

Для авиации указанное явление долгое время не было характерно, поскольку правовой режим воздушного пространства отличается от режима открытого моря. В ст. 1 Чикагской конвенции 1944 г. закреплено правило об исключительном и полном суверенитете государств над воздушным пространством над своей территорией в противоположность принципу свободы открытого моря. Режим суверенного воздушного пространства подразумевает необходимость получения государствами разрешений на регулярные воздушные сообщения над территориями или на территорию иностранных государств (ст. 6 Чикагской конвенции 1944 г.). Закономерно, что флаг самолетов должен соответствовать государству, получившему разрешение.

Впрочем, с 1980-х гг. США начали проводить политику либерализации и «дерегулирования» воздушных сообщений путем заключения двусторонних соглашений об «открытом небе». Целью такой политики являлась минимизация государственного вмешательства в коммерческую деятельность авиапредприятий. Аналогичные соглашения стали заключать и другие страны. По данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), к сентябрю 2016 г. в мире насчитывалось более 300 соглашений об

«открытом небе» с участием 150 государств<sup>4</sup>. Указанные соглашения предусматривают в том числе упрощенный порядок получения разрешений на осуществление международных воздушных сообщений. Если по общему правилу разрешения выдаются обратившемуся государству с указанием конкретных перевозчиков, маршрутов и частоты полетов, то соглашения об «открытом небе» ликвидируют названные барьеры, предоставляя государствам почти неограниченный доступ к рынку авиaperевозок. В частности, назначенные авиапредприятия получают право выполнять перевозки между территориями договаривающихся сторон, а также между территориями договаривающихся сторон и третьих стран без ограничений в отношении числа пунктов, где осуществляется погрузка или выгрузка пассажиров и грузов, частоты перевозок, типов воздушных судов [Snodgrass 2015:253–254]<sup>5</sup>.

Соглашения об «открытом небе» заключены и на уровне целых регионов. Так, с 2006 г. идея «открытого неба» реализуется в ЕС. Как отметил Ю.Н. Малеев, данное явление представляет собой новеллу не только в международном воздушном праве, но и в целом в институте суверенитета государств. Смысл концепции Единого европейского неба сводится к «предоставлению права совершать полеты в любое государство – участника Соглашения [о создании Единого европейского неба] без ограничений относительно выбора маршрута и количества (частоты) полетов, а также возможности реализации такого права любой из авиакомпаний, зарегистрированных в государстве-участнике. Воздушное пространство при этом разделяется на функциональные «блоки» в зависимости от потоков воздушного движения, а не от национальных границ» [Малеев 2013:60].

Либерализация правового регулирования международных воздушных сообщений, имея положительное значение для развития мирового рынка авиaperевозок, в то же время привела к проникновению в авиацию практики открытой регистрации, которая стала к настоящему моменту достаточно распространенной. Так, согласно информации, содержащейся на официальном сайте национального перевозчика «Аэрофлот – российские авиалинии», около 80% эксплуатируемых им самолетов зарегистрированы не в Рос-

<sup>4</sup> Overview of Regulatory and Industry Developments in International Air Transport. P. 2. URL: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Overview\\_of\\_Regulatory\\_and\\_Industry\\_Developments\\_in\\_International\\_Air\\_Transport.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Overview_of_Regulatory_and_Industry_Developments_in_International_Air_Transport.pdf) (accessed date: 16.02.2018).

<sup>5</sup> Бордунов В.Д. *Международное воздушное право: учебное пособие*. М.: Авиабизнес; Науч. кн. 2007. С.120.



сийской Федерации, а на Бермудских островах (Британская заморская территория) и имеют бортовые номера, начинающиеся с VP-B и VQ-B<sup>6</sup>. Там же зарегистрировано более 90% самолетов, эксплуатируемых крупными российскими авиакомпаниями «Россия», «Уральские авиалинии», «S7», «Якутия», «Ютэйр» и т.д.<sup>7</sup> Относятся ли такие самолеты к «воздушным судам Российской Федерации» и каков их правовой статус, в ВК РФ не указано.

Под «удобными флагами» летают и самолеты иностранных авиакомпаний. Например, дочернее предприятие национального перевозчика Норвегии *Norwegian Air Shuttle* – бюджетная авиакомпания *Norwegian Air International* – и эксплуатируемые им самолеты зарегистрированы в Ирландии. Важно, что данная ситуация официально одобрена как властями ЕС, так и Министерством транспорта США, которое в 2016 г. после трех лет рассмотрения удовлетворило заявление *Norwegian Air International* и выдало компании разрешение на осуществление полетов на территорию США<sup>8</sup>.

К открытой регистрации прибегают в основном с целью получения налоговых выгод, снижения государственного контроля за обслуживанием воздушных судов, а также для привлечения иностранных работников на основании более мягкого для авиакомпаний как работодателей трудового законодательства. Кроме того, согласно законодательству ряда государств «удобного флага» содержащаяся в реестрах информация о собственниках и эксплуатантах воздушных судов носит конфиденциальный характер в отличие от режима открытой информации в остальных государствах [Mendelsohn 2014:152, 158; International Human Resource Management... 2017:275].

Помимо использования «удобных флагов» в мире набирает популярность практика эксплуатации арендованных самолетов, которые могут быть зарегистрированы в другом государстве. По

данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), если в 1980 г. арендованные воздушные суда составляли лишь 3% от всех эксплуатируемых гражданских воздушных судов, то к 2014 г. уже около 40% всех самолетов находилось в лизинге или аренде без экипажа, и эта цифра продолжает расти<sup>9</sup>.

Вопрос о том, как указанные обстоятельства соотносятся с нормами международного воздушного права, не имеет однозначного ответа. Теоретическая дискуссия как о содержании понятия «национальность воздушного судна», так и касательно определения государств, правомочных и обязанных осуществлять в отношении воздушных судов юрисдикцию, ведется уже не одно десятилетие.

В начале XX в., когда авиация только зарождалась, юристами высказывались предложения о применении к воздушным судам режима, используемого в отношении не морских судов, а автомобилей. Это подразумевало нераспространение на воздушные суда правил о национальности и осуществление регистрации только для целей идентификации. В частности, такие точки зрения были высказаны делегациями от Швейцарии и Нидерландов в ходе Международной конференции по аэронавигации (Париж, 8 мая – 28 июня 1910 г.) [Honig 1956:44]. Итоговое решение, однако, было принято в пользу идеи о распространении правил о национальности морских судов на воздушные суда. Вопрос о том, какой критерий следует положить в основу концепции национальности – гражданство (национальность) собственника или место регистрации воздушного судна, – также обсуждался, и преимущество было отдано второму варианту [Корф 1913:62; Ключников 1916:156].

Это правило было закреплено в Конвенции о воздушном передвижении (Париж, 13 октября 1919 г.)<sup>10</sup> (далее – Парижская конвенция 1919 г.), в ст. 6 которой указано, что «воздушное судно имеет национальность того государства, в котором

<sup>6</sup> Официальный сайт компании «Аэрофлот – российские авиалинии». Доступ: [https://www.aeroflot.ru/ru-ru/flight/plane\\_park](https://www.aeroflot.ru/ru-ru/flight/plane_park) (дата обращения: 01.02.2018).

<sup>7</sup> Planespotters.net. URL: <https://www.planespotters.net/country/operators/Russian-Federation> (accessed date: 03.02.2018).

<sup>8</sup> New Era for Aviation – Flags of Convenience. URL: <https://www.eurocockpit.be/news/new-era-aviation-flags-convenience> (accessed date: 02.02.2018).

<sup>9</sup> Comments of the International Air Transport Association (IATA) on LC/35-WP/2-1 and the Legal Aspects of the Issue of Unruly Passengers. ICAO Document LC/35-WP/2-2. P. 2. URL: <https://www.icao.int/Meetings/LC35/Working%20Papers/LC35.WP.2-2%20IATA.English%20only.pdf> (accessed date: 06.02.2018); Comments on the Issue of State of Operator Jurisdiction. ICAO Doc. DCTC Doc No. 18 13/3/14. P. 1. URL: [https://www.icao.int/Meetings/AirLaw/Documents/DCTC\\_18\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/AirLaw/Documents/DCTC_18_en.pdf) (accessed date: 06.02.2018).

<sup>10</sup> Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation. – *International Legislation: A Collection of the Texts of Multipartite International Instruments of General Interest*. Ed. by M.O. Hudson. Vol. I. Washington. 1931. P. 359.

оно зарегистрировано». Аналогичное положение содержалось и в более поздних документах – Иберо-Американской конвенции о воздушном передвижении (Мадрид, 1 ноября 1926 г.)<sup>11</sup> (ст. 6) и Панамериканской конвенции о коммерческой авиации (Гавана, 20 февраля 1928 г.)<sup>12</sup> (далее – Гаванская конвенция 1928 г.) (ст. 7). В ст. 7 Парижской конвенции 1919 г. первоначально было указано, что воздушное судно не может быть зарегистрировано в какой-либо стране, если такое судно не принадлежит «субъектам» этого государства. Но Гаванская и Иберо-американская конвенции данного требования не содержали, а в 1929 г. в ст. 7 Парижской конвенции 1919 г. были внесены изменения, исключившие правило о гражданстве собственника в качестве фактора, определяющего национальность воздушного судна [Honig 1956:45].

В ходе обсуждения проекта Чикагской конвенции 1944 г. одним из делегатов был поднят вопрос о том, что в отношении воздушных судов следует установить правило «реального владения», поскольку «необходимо понимать, с кем мы имеем дело, и если авиакомпания зарегистрирована в какой-либо стране, то она является национальной авиакомпанией, а не чем-то, маскирующимся под «вымышленным» флагом»<sup>13</sup>. В итоговый текст соответствующее положение включено не было. Некоторые государства тем не менее ввели в свое законодательство запрет на включение воздушных судов, принадлежащих иностранным гражданам или компаниям, в национальный реестр [Snodgrass 2015:257]. Но представители международной авиатранспортной отрасли выступали против такого запрета. В Резолюции 5-го Ежегодного общего собрания ИАТА, прошедшего в 1949 г., прямо указывалось на необходимость отмены национального законодательства, которое не допускает регистрацию государством воздушного судна, принадлежащего иностранным гражданам и компаниям [Honig 1956:51].

Таким образом, понятие «национальность» было фактически приравнено к категории «реги-

страция». Эта идея нашла обоснование в научных трудах. Например, С. Шуббер указал на то, что именно акт регистрации воздушного судна создает права и обязанности государства в отношении него. В то же время при отсутствии регистрации воздушного судна ни одна страна не может установить в его отношении юрисдикцию и не обязана выдать сертификат летной годности, даже если воздушное судно принадлежит эксплуатантам этого государства или фактически находится на его территории [Shubber 1973:109].

При таком подходе юрисдикцию государства в отношении судна, по аналогии с юрисдикцией в отношении примыкающих к территории государства районов, связывают с территориальным принципом, хотя она распространяется экстраитерриториально<sup>14</sup>. В прошлом юрисдикцию в отношении морских судов рассматривали как территориальную, прибегая к правовой фикции о том, что судно – это «плавающая территория» государства<sup>15</sup>. В отношении воздушных судов также указывали, что в случае нахождения в полете над открытым морем они должны рассматриваться в качестве части территории государства воздушного судна [Honig 1956:42]. В настоящее время от данной фикции праведы отказались, но используют термин «квазитерриториальная юрисдикция»<sup>16</sup>. Отсюда следует и принцип исключительности юрисдикции государства регистрации.

Есть, однако, точка зрения о том, что термин «национальность воздушного судна» означает, в первую очередь, связь со страной в силу реальной принадлежности ей, а юрисдикция государства флага основана не на территориальном, а на персональном принципе<sup>17</sup> [Cogliati-Bantz 2015:11].

Еще юристы начала XX в., например Р.Л. Вейсман, отмечали, что фикция о территории применима только к государственным судам, в которых «живет суверенитет их государств, где бы они ни находились», и что «совершенно иное отношение существует к кораблям частных лиц, так как они не являются представителями своего государства» [Вейсман 1911:106]. Американский юрист

<sup>11</sup> Ibero-American Convention on Air Navigation. – *International Legislation: A Collection of the Texts of Multipartite International Instruments of General Interest*. Vol. III. P. 2019.

<sup>12</sup> Pan-American Convention on Commercial Aviation. – *International Legislation: A Collection of the Texts of Multipartite International Instruments of General Interest*. Vol. IV. P. 2354.

<sup>13</sup> Proceedings of International Civil Aviation Conference (Chicago, Illinois, November 1 – December 7, 1944). Vol. I. Washington: U.S. Government Printing Office. 1948. P. 451.

<sup>14</sup> Черниченко О.С. Международно-правовые аспекты юрисдикции государств. Дис. ... канд. юрид. наук. М. 2003. С. 43, 50.

<sup>15</sup> Там же. С. 40.

<sup>16</sup> Там же. С. 11.

<sup>17</sup> Clause "a" of article 1 of the Draft Convention on the Law of Nationality, adopted by Harvard Law School. – *American Journal of International Law*. 1929. Vol. 23. Special Supplement. P. 22.

Дж. Купер указал на то, что концепция национальности судна основана на допущении о том, что оно обладает статусом «квазиперсональности». Поэтому понятие «национальность» в морском и воздушном праве следует считать аналогом категории гражданства, используемой в отношении физических лиц. При этом «регистрация не создает национальность. Это лишь доказательство национальности, и ничто в Чикагской конвенции 1944 г. не должно толковаться иначе» [Cooper 1950:293, 307]. Ж.П. Хониг отметил, что «национальность воздушного судна находит выражение в регистрации воздушного судна в национальном реестре. Такая регистрация не создает национальность, а лишь подтверждает ее» [Honig 1956:56].

В контексте данного подхода в литературе высказывались предложения о присвоении воздушным судам национальности не только государств, но также международных организаций, организаций совместной эксплуатации и международных эксплуатационных агентств. Существовала даже точка зрения о необходимости наделения международных организаций правом осуществлять элементы государственной юрисдикции в отношении воздушных судов, однако указанные идеи не были реализованы [Francois 1956:103; O'Connell 1970:100].

Рассмотренный подход получил дополнительное подтверждение после вынесения Международным судом ООН Решения от 6 апреля 1955 г. по делу Ноттебома (Лихтенштейн против Гватемалы), в котором Суд сформулировал идею «реального и эффективного гражданства», основанного на фактических (а не формально-юридических) связях лица с государством. «Гражданство» Суд определил как «правовую связь, имеющую в качестве своей основы социальный факт привязанности, подлинную связь существования, интересов и чувств наряду с наличием взаимных прав и обязанностей. Она может пониматься как юридическое выражение того факта, что лицо, наделенное ей... фактически более тесно связано с народом государства, предоставившего гражданство, чем какого-либо другого государства»<sup>18</sup>.

Эта формулировка обусловила толкование принципа юрисдикции государства флага как возможности осуществления юрисдикции не страной формальной регистрации, а той, с которой у судна имеется «реальная связь». Так, видный ученый Б. Ченг утверждал, что государство регистрации, претендующее на осуществление юрисдикции в отношении судна, должно обладать «реальной связью» с этим судном [Cheng 1962:131, 207]. В рамках дела «Барселона трэшн» судья Ф.К. Джессап отметил в Особом мнении, что принцип «реальной связи» является общим для решения вопросов национальности людей, судов и компаний и что во всех случаях государства не обязаны признавать национальность, предоставленную при отсутствии «реальной связи»<sup>19</sup>.

Когда судоходные компании стали прибегать к использованию «удобных флагов», в международных конвенциях по морскому праву появились прямые указания на необходимость наличия между государством регистрации и судном «реальной связи». В п. 1 ст. 5 Конвенции об открытом море (Женева, 29 апреля 1958 г.)<sup>20</sup> (далее – Женевская конвенция 1958 г.) указано: «Каждое государство определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом. Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они вправе плавать. Между данным государством и данным судном должна существовать реальная связь; в частности, государство должно эффективно осуществлять в области технической, административной и социальной свою юрисдикцию и свой контроль над судами, плавающими под его флагом». Пункт 1 ст. 91 Конвенции ООН по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.)<sup>21</sup> гласит: «Каждое государство определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом. Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать. Между государством и судном должна существовать реальная связь».

Общепризнанным, однако, данный подход не стал. В литературе приводились различные ар-

<sup>18</sup> Nottebohm case (second phase) (Liechtenstein v. Guatemala). Judgment dated April 06, 1955. – *International Court of Justice Reports*. 1955. P. 23. URL: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/18/018-19550406-JUD-01-00-EN.pdf> (accessed date: 15.02.2018).

<sup>19</sup> Case Concerning the Barcelona Traction, Light and Power Company, Ltd. (second phase) (Belgium v. Spain). Judgment dated February 05, 1970. Separate Opinion of Judge Jessup. – *International Court of Justice Reports*. 1970. P. 186–188. URL: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/50/050-19700205-JUD-01-06-EN.pdf> (accessed date: 15.02.2018).

<sup>20</sup> Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. 22. М.: Междунар. отношения. 1967. С. 222–232.

<sup>21</sup> Собрание законодательства РФ. 1997. № 48. Ст. 5493.

гументы против концепции «реальной связи» в отношении судов. В частности, было отмечено, что принцип «реальной связи», как он определен Международным судом ООН, применим только к физическим лицам [McDougal, Burke, Vlastic 1960:39; Boczek 1962:122; Shubber 1973:128–129]. Кроме того, текст Женевской конвенции 1958 г. был принят спустя всего три года после вынесения Международным судом ООН решения по делу Ноттебома, формулировки которого, возможно, были автоматически перенесены в Конвенцию.

Важно также, что принцип «реальной связи» не был воспринят ни международными, ни национальными судами.

Показательно Консультативное заключение Международного суда ООН от 8 июня 1960 г. о составе Комитета по безопасности на море Межправительственной морской консультативной организации. В рамках данного дела Суд рассмотрел в том числе п. «а» ст. 28 Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации (Женева, 6 марта 1948 г.)<sup>22</sup>. Согласно его норме «Комитет по безопасности на море состоит из 14 членов Организации, избираемых Ассамблеей из числа правительств государств, имеющих значительный интерес в безопасности на море, не менее восьми из которых должны быть государствами, обладающими наибольшим флотом...». Перед Судом был поставлен вопрос о соответствии требованиям данной статьи состава Комитета по безопасности на море, в который не были включены Либерия и Панама, находившиеся в то время на третьем и восьмом местах в мире соответственно по грузоподъемности судов, зарегистрированных под их флагами. Суд пришел к выводу, что состав указанного Комитета не соответствует требованиям п. «а» ст. 28 Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации и указал: «В ходе обсуждений была высказана точка зрения, что Ассамблея при определении размера флота государств вправе учитывать принцип реальной связи, которая, по ее мнению, существует между судами и государ-

ствами их регистрации... поскольку Суд пришел к заключению, что определение государств, обладающих наибольшим флотом, осуществляется исключительно на основе грузоподъемности судов, зарегистрированных в соответствующих государствах, любое дальнейшее исследование дискуссий о реальной связи неуместно...»<sup>23</sup>.

Следует также отметить Решение Международного трибунала по морскому праву по делу *MV Saiga (No. 2) Case (St. Vincent and the Grenadines v. Guinea)* (1999 г.), в котором Трибунал указал, что «целью положений Конвенции [ООН по морскому праву 1982 г.] о необходимости наличия «реальной связи» между судном и государством его флага является обеспечение более эффективной имплементации обязанностей государства флага, а не установление критериев, на которые государства могут ссылаться при оспаривании обоснованности регистрации судна под данным флагом»<sup>24</sup>.

Вышеуказанный вывод подтвердил и Суд ЕС, в частности, при рассмотрении дела *Anklagemyndigheden [Public Prosecutor] v. Peter Michael Poulsen and Diva Navigation Corp.* (1992 г.)<sup>25</sup>. В данном деле фигурировало судно, зарегистрированное в Панаме, однако фактически принадлежавшее и эксплуатируемое гражданами Дании. Судно было арестовано в порту Дании по подозрению в нарушении законодательства ЕС при вылове лосося. Дело поступило в Суд ЕС для предварительного рассмотрения, и среди остальных перед Судом был поставлен вопрос о возможности признания судна, зарегистрированного не в государстве – члене ЕС, для целей применения законодательства ЕС судном, имеющим национальность страны – участника ЕС в связи с наличием между судном и такой страной «реальной связи». Суд указал, что «в соответствии с международным правом судно имеет только одну национальность – государства, в котором оно зарегистрировано [...] Тот факт, что единственная связь между судном и государством его национальности заключается в формальной регистрации, не может отменить данное правило. Основания для

<sup>22</sup> Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (Конвенция о Межправительственной морской консультативной организации) (Женева, 6 марта 1948 г.). URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201276/volume-1276-I-4214-English.pdf> (accessed date: 05.02.2018).

<sup>23</sup> Constitution of the Maritime Safety Committee of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization. Advisory Opinion dated June 08, 1960. – *International Court of Justice Reports*. 1960. P. 171. URL: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/43/043-19600608-ADV-01-00-EN.pdf> (accessed date: 15.02.2018).

<sup>24</sup> International Tribunal for the Law of the Sea. Judgment of July 01, 1999. URL: [http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf](http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf) (accessed date: 05.02.2018).

<sup>25</sup> Case C-286/90, [1992] ECR I-6019. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=ecli:ECLI:EU:C:1992:453> (accessed date: 13.02.2018).



предоставления государством национальности какому-либо судну определяются в первую очередь самим государством и исключительно по его усмотрению»<sup>26</sup>.

Национальные суды придерживались аналогичной позиции. Так, Верховный суд США при рассмотрении в 1963 г. жалобы на решение Апелляционного суда второго округа США по спору между профсоюзом работников и компанией *United Fruit*, перерегистрировавшей несколько грузовых судов под флагом Панамы и уволившей американский экипаж в связи с приемом на работу иностранных граждан, указал, что «согласно общепринятой норме международного права государство флага регулирует внутренние дела судна». Требование о трудоустройстве в качестве членов экипажа граждан США Суд признал незаконным, несмотря на то, что собственником морских судов являлась американская компания [Mendelsohn 2014:157].

Таким образом, возобладал формальный подход к понятию «национальность судна» и принципу юрисдикции государства флага. С одной стороны, данное обстоятельство позволило перевозчикам, прибегая к открытой регистрации, уменьшать расходы и получать ряд иных преимуществ. Но с другой – это создает неопределенность при установлении государства, ответственного за судно, а также, что важно именно для авиации, затрудняет контроль государств за безопасностью полетов и создает условия для ненадлежащего использования воздушных судов. Так, в начале XXI в. в Либерии, ставшей в силу благоприятного налогового законодательства известным государством «удобного флага», практически отсутствовала система контроля в сфере воздушного транспорта. Многие зарегистрированные там воздушные суда эксплуатировались при отсутствии государственного надзора, не инспектировались и никогда не бывали в данной стране. Помимо этого преступные организации регистрировали в Либерии самолеты, которые использовались для незаконной трансграничной перевозки оружия, и даже создали притворную авиакомпанию<sup>27</sup>. Дан-

ная ситуация привела к дестабилизации в целом регионе и потребовала вмешательства Совета Безопасности ООН, который запретил полеты всех зарегистрированных в Либерии воздушных судов до момента предоставления информации о каждом воздушном судне и приведения регистрационного учета в соответствие с Приложением 7 к Чикагской конвенции 1944 г.<sup>28</sup>

Определенным решением проблемы обеспечения государственного контроля за эксплуатацией воздушных судов стало дополнение Чикагской конвенции 1944 г. ст. 83-*bis*. Статья предусматривает возможность для государства регистрации передать государству эксплуатанта на основании соглашения и при условии обязательного уведомления ИКАО определенные функции и обязанности, а именно по обеспечению соблюдения правил и регламентов, касающихся полетов и маневрирования воздушных судов; по выдаче разрешений на установку и использование на воздушных судах радиопередающей аппаратуры; по выдаче удостоверений летной годности судна, а также удостоверений пилотов и других членов летного экипажа судна. При этом государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей.

Данное правило, однако, было принято в 1980 г. для немногочисленных в то время случаев приобретения воздушных судов по договорам аренды, фрахтования, взаимного обмена судами и т.п. На массовый характер несоответствия государства регистрации и страны эксплуатанта ст. 83-*bis* рассчитана не была. В ней не предусмотрена автоматическая передача функций и обязанностей государства регистрации стране эксплуатанта, подобная передача должна быть оформлена путем подписания соответствующего двустороннего соглашения, причем это является правом, а не обязанностью государств. По данным ИКАО, на практике соответствующие соглашения заключаются редко<sup>29</sup>.

Вышеупомянутая норма не касается также прав и обязанностей государства регистрации в области защиты воздушного судна от актов неза-

<sup>26</sup> Judgment of November 24, 1992 in Case C-286/90. P. 7. URL: [http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:59937cea-0614-4847-8b1c-f774aaacdb01.0002.03/DOC\\_2&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:59937cea-0614-4847-8b1c-f774aaacdb01.0002.03/DOC_2&format=PDF) (accessed date: 13.02.2018).

<sup>27</sup> Письмо Председателя Комитета Совета Безопасности, учрежденного Резолюцией 1343 (2001) по Либерии, от 26 октября 2001 г. на имя Председателя Совета Безопасности. *Документ ООН S/2001/1015*. Доступ: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N01/605/66/IMG/N0160566.pdf?OpenElement> (дата обращения: 06.02.2018).

<sup>28</sup> Резолюция 1343 (2001), принятая Советом Безопасности на его 4287-м заседании 7 марта 2001 г. – *Документ ООН S/RES/1343*. Доступ: [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/1343\(2001\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1343(2001)) (дата обращения: 05.02.2018).

<sup>29</sup> ICAO Secretariat Study on the Safety and Security Aspects of Economic Liberalization. URL: [https://www.icao.int/sustainability/Documents/SafetySecurityStudy\\_en.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/SafetySecurityStudy_en.pdf) (accessed date: 05.02.2018).

конного вмешательства. Данный вопрос урегулирован специальными соглашениями, заключенными под эгидой ИКАО, в том числе Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.)<sup>30</sup> (далее – Токийская конвенция 1963 г.); Конвенцией о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.)<sup>31</sup> (далее – Гаагская конвенция 1970 г.); Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.)<sup>32</sup> (далее – Монреальская конвенция 1971 г.); Конвенцией о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 г.)<sup>33</sup> (далее – Пекинская конвенция 2010 г.) и Протоколом, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 10 сентября 2010 г.)<sup>34</sup>.

В Гаагской, Монреальской и Пекинской конвенциях закреплено правило о том, что юрисдикцию в отношении указанных в них неправомерных деяний имеет право устанавливать, наряду с государством регистрации, государство, в котором находится основное место деятельности или постоянное местопребывание арендатора воздушного судна. Ситуация, при которой воздушное судно зарегистрировано под «удобным флагом», однако, не урегулирована.

Токийская конвенция 1963 г. содержит правило об определении юрисдикции государства регистрации воздушного судна в качестве основной, допуская применение государствами-участниками иных оснований установления юрисдикции, предусмотренных в национальном законодательстве. При обсуждениях проекта Конвенции в ИКАО проблема юрисдикции страны регистрации в случае передачи воздушного судна в аренду обсуждалась, но не была решена. В ходе заседаний Юридического комитета ИКАО было выдвинуто предложение о включении в Конвенцию статьи

следующего содержания: «Воздушное судно, переданное в аренду без экипажа оператору, не являющемуся гражданином государства регистрации воздушного судна, должно для целей настоящей Конвенции рассматриваться, как если бы оно на срок аренды было зарегистрировано в государстве, гражданином которого является арендатор» [Stewart 1980:197]. Данное предложение не получило достаточной поддержки и было отклонено, хотя некоторые государства внесли изменения в свое законодательство. Так, в законодательстве Великобритании было закреплено понятие «воздушное судно, контролируемое Великобританией» (*British-controlled aircraft*). Такое судно зарегистрировано за пределами Великобритании, но его эксплуатант является резидентом Великобритании (подп. iii п. b ст. 3 и п. 1 ст. 7 Закона Великобритании о Токийской конвенции 1967 г.<sup>35</sup>), и в его отношении Великобритания вправе осуществлять юрисдикцию.

В 1978 г. Юридический комитет ИКАО вновь вернулся к проблеме юрисдикции государства эксплуатанта, направив государствам-участникам опросники для выяснения их мнения относительно необходимости внесения соответствующих изменений в Конвенцию. К весне 1979 г. 44 государства ответили на предложенные вопросы, причем 40 из них указали, что не испытывают каких-либо затруднений при применении Токийской конвенции 1963 г. в отношении правонарушений, совершенных на борту арендованных воздушных судов [Stewart 1980:198].

В 2014 г. Токийская конвенция 1963 г. все же была пересмотрена. Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 4 апреля 2014 г.)<sup>36</sup> (далее – Протокол 2014 г.), дополнил ее положениями о юрисдикции государств посадки и эксплуатанта воздушного судна. Но Протокол 2014 г. закрепляет право вышеназванных государств устанавливать юрисдикцию, а не обязанность ее осуществлять.

<sup>30</sup> Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. 44. М.: Междунар. отношения. 1990. С. 218–225.

<sup>31</sup> Там же. Вып. 27. М.: Междунар. отношения. 1974. С. 292–296.

<sup>32</sup> Там же. Вып. 29. М.: Междунар. отношения. 1975. С. 90–95.

<sup>33</sup> См. официальный сайт ООН. Доступ: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/beijing\\_convention.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/beijing_convention.shtml) (дата обращения: 05.02.2018).

<sup>34</sup> См. там же. Доступ: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/beijing\\_protocol.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/beijing_protocol.pdf) (дата обращения: 05.02.2018).

<sup>35</sup> Tokyo Convention Act 1967. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/52/enacted> (дата обращения: 14.02.2018).

<sup>36</sup> См. официальный сайт ИКАО. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole\\_mu.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf) (accessed date: 13.02.2018)

Таким образом, представляется, что международное воздушное право нуждается в совершенствовании главным образом в связи с необходимостью обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в контексте общей тенденции либерализации правового регулирования.

Прежде всего, понятие «национальность воздушного судна» должно отражать идею связи с государством, наличие которой лишь подтверждается фактом регистрации, а не формальную концепцию принадлежности государству в силу регистрации. Это потребует установления на уровне универсального международного договора правила о внесении воздушного судна в национальный реестр государства только при наличии связи с этой страной, а также выработки и принятия в форме международного авиационного регламента критериев определения такой связи. В качестве ориентира можно предложить наличие хотя бы одного из следующих обстоятельств:

- эксплуатация воздушного судна на территории государства флага и (или) за его пределами под эффективным контролем государства флага;
- осуществление эксплуатантом воздушного судна реальной хозяйственной деятельности на территории государства флага;
- нахождение (постоянное проживание) собственника (иного законного владельца) воздушного судна на территории государства флага;
- наличие у государства флага возможности иным образом обеспечивать эффективный контроль за обслуживанием и эксплуатацией воздушного судна.

Важно также отказаться от принципа исключительности юрисдикции государства флага, особенно при решении вопросов обеспечения авиационной безопасности. Эта идея была вложена в текст Протокола 2014 г. Но при обсуждении проекта документа основное внимание было уделено правилу о юрисдикции государства посадки, а не эксплуатанта воздушного судна.

Обоснованность такого подхода вызывает сомнения. Государство посадки может не иметь никакой связи ни с воздушным судном, ни с нарушителем, ни с потерпевшими. В литературе юрисдикцию государства посадки сравнивают с универсальной юрисдикцией в отношении пиратства в открытом море [Малеев 1986:197, 206; *Abeyratne* 2010:243]<sup>37</sup>. Иногда ее также называют «квазиуниверсальной» [Huang 2009:125]. Думает-

ся, что степень общественной опасности правонарушений, совершаемых на борту воздушных судов, не всегда оправдывает распространение в их отношении правила об универсальной юрисдикции. Речь идет, в частности, о так называемом недисциплинированном поведении авиапассажиров. Наиболее действенным механизмом противодействия таким актам в полете представляется их пресечение непосредственно на борту, что обеспечивается исключительно государством эксплуатанта в лице экипажа воздушного судна (либо государством флага, если оно совпадает со страной эксплуатанта). Обязанности государства посадки в данном случае могут быть сведены к оказанию содействия экипажу в передаче нарушителя правоохранительным органам страны эксплуатанта (регистрации).

Экономико-правовые аспекты использования «удобных флагов» должны рассматриваться на национальном уровне. Очевидно, что практика открытой регистрации неблагоприятна для государств. Так, использование «удобных флагов» в США привело к разрушению национальной отрасли морских грузовых перевозок. В настоящее время практически отсутствуют морские грузовые суда, принадлежащие американским компаниям и плавающие под флагом США, вследствие чего произошло уменьшение объема налоговых поступлений в бюджет США и количества рабочих мест для американских граждан. Более того, США сами превратились в государство «удобного флага», в частности для датской компании *Maersk Lines* [Mendelsohn 2014:153].

Массовое использование открытой регистрации российскими авиакомпаниями вызывает настороженность. Помимо того, что указанная ситуация негативно влияет на доходы государственного бюджета, она создает условия для возникновения явления, которое Ю.Н. Малеев назвал «нелегальным», или «серым», каботажем, «все активнее «приживающемся» в российском небе». Данный феномен представляет собой осуществление перевозок в пределах территории России на воздушных судах, зарегистрированных за границей, переданных в управление иностранным операторам, но фактически принадлежащих российским гражданам [Малеев 2017:68–69].

Представляется, что в контексте общей программы по «деофшоризации» российской экономики важно установить запрет на злоупотребление открытой регистрацией, когда она

<sup>37</sup> См. также: Бордунов В.Д. Указ. соч. С. 260.

имеет единственной целью снижение расходов авиапредприятия. Данная мера требует детальной проработки с правовой, экономической и технической точек зрения. Думается, что регистрация за пределами государства эксплуатанта, но с учетом предложенных выше критериев может быть оправданна для самолетов бюджетных авиалиний, задача которых максимально снизить стоимость билета, и для грузовых самолетов, эксплуатируемых на маршрутах, связанных с государством «удобного флага», но не для воздушных судов, используемых крупными авиакомпаниями, особенно национальным перевозчиком, на регулярных пассажирских рейсах.

Требуется и совершенствование российско-го воздушного законодательства. В частности, ВК РФ необходимо дополнить определением понятия «воздушное судно Российской Федерации» как воздушного судна, зарегистрированного на территории Российской Федерации в соответствии со ст. 33 ВК РФ. Необходимо включить в Кодекс определение категории «воздушное судно иностранного государства» как воздушного судна, зарегистрированного в иностранном госу-

дарстве в соответствии с его законодательством. Возможны также введение понятия «воздушное судно эксплуатанта Российской Федерации» и определение его правового статуса.

Таким образом, понятие «национальность воздушного судна» в настоящее время не отражает связь судна с государством его флага. Но если в морском грузовом судоходстве это обстоятельство имеет негативные последствия в основном лишь для страны, в которой осуществляет хозяйственную деятельность эксплуатант судна, то в авиации, где требуется строгое и единообразное соблюдение стандартов технического обслуживания самолетов и авиационной безопасности, сложившаяся ситуация представляется неблагоприятной для мировой индустрии воздушных перевозок в целом. Важной задачей является совершенствование правового регулирования вопросов национальной принадлежности и регистрации воздушных судов как на универсальном и региональном уровнях, так и на уровне отдельных государств, в частности Российской Федерации.

### Список литературы

1. Вейсман Р.Л. 1911. Воздухоплавание в его отношении к праву вообще и к уголовному праву в особенности. – *Труды юридического общества при Императорском С.-Петербургском университете*. Т. 2: Второе полугодие 1909 г. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича. С. 90–123.
2. Ключников Ю.В. 1916. Воздухоплавание и международное право. – *Юридический вестник*. Кн. 14. № 2. С. 144–159.
3. Корф С.А. 1913. Воздухоплавание и международное право. – *Русская мысль*. Кн. XII. Ч. 2. С. 51–72.
4. Малеев Ю.Н. 2017. Девятая «свобода воздуха» или скрытый каботаж. – *Московский журнал международного права*. № 2 (106). С. 63–70.
5. Малеев Ю.Н. 2013. Единое региональное небо: концепция и реальность. – *Московский журнал международного права*. № 2 (90). С. 59–69.
6. Малеев Ю.Н. 1986. *Международное воздушное право: вопросы теории и практики*. М.: Междунар. отношения. 238 с.
7. Abeyratne R.I.R. 2010. *Aviation Security Law*. Heidelberg; New York; Dordrecht; London: Springer. 287 p.
8. Abeyratne R.I.R. 2014. *Convention on International Civil Aviation: a Commentary*. Heidelberg; New York; Dordrecht; London: Springer. 737 p.
9. Boczek B.A. 1962. *Flags of Convenience: an International Legal Study*. Cambridge: Harvard University Press. 354 p.
10. Cheng B. 1962. *The Law of International Air Transport*. London: Stevens. 231 p.
11. Cogliati-Bantz V.P. 2015. *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*. London; New York: Routledge Research in International Law. 285 p.
12. Cooper J.C. 1950. The National Status of Aircraft. – *Journal of Air Law and Commerce*. Vol. 17. P. 292–316.
13. Francois J.P.A. 1956. Supplementary Report on the Right of International Organizations to Sail Vessels under Their Flags. – *Yearbook of International Law Commission*. Vol. 2. P. 102–103.
14. Honig J.P. 1956. *The Legal Status of Aircraft*. The Hague: Martinus Nijhoff. 214 p.
15. Huang J. 2009. *Aviation Safety Through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International. 256 p.
16. *International Human Resource Management: a Case Study Approach: collective monograph*. Ed. by D. Wintersberger. 2017. London; New York: Kogan Page. 291 p.
17. McDougal M.S. 1960. The Maintenance of Public Order and the Nationality of Ships. – *The American Journal of International Law*. Vol. 54. P. 25–116.
18. Mendelsohn A.I. 2014. Flags of Convenience: Maritime and Aviation. – *Journal of Air Law and Commerce*. Vol. 79. P. 151–159.
19. O'Connell D.P. 1970. *International Law*. In 2 v. Vol. 1. London: Stevens. 595 p.
20. Shubber S. 1973. *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft*. The Hague: Martinus Nijhoff. 369 p.
21. Snodgrass P.D. 2015. Aviation Flags of Convenience: Ireland and the Case of Norwegian Airlines International. – *Issues in Aviation Law and Policy*. Vol. 14. Issue 2. P. 245–275.
22. Stewart J.T. 1980. Lease, Charter and Interchange of Aircraft: a Governmental Perspective. – *Akron Law Review*. Vol. 14. Issue 2. P. 187–213.



## References

1. Abeyratne R.I.R. *Aviation Security Law*. Heidelberg; New York; Dordrecht; London: Springer. 2010. 287 p.
2. Abeyratne R.I.R. *Convention on International Civil Aviation: a Commentary*. Heidelberg; New York; Dordrecht; London: Springer. 2014. 737 p.
3. Boczek B.A. *Flags of Convenience: An International Legal Study*. Cambridge: Harvard University Press. 1962. 354 p.
4. Cheng B. *The Law of International Air Transport*. London: Stevens. 1962. 231 p.
5. Cogliati-Bantz V.P. *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*. London; New York: Routledge Research in International Law. 2015. 285 p.
6. Cooper J.C. The National Status of Aircraft. – *Journal of Air Law and Commerce*. 1950. Vol. 17. P. 292–316.
7. Francois J.P.A. Supplementary Report on the Right of International Organizations to Sail Vessels Under their Flags. – *Yearbook of International Law Commission*. Vol. 2. 1956. P. 102–103.
8. Honig J.P. *The Legal Status of Aircraft*. The Hague: Martinus Nijhoff. 1956. 214 p.
9. Huang J. *Aviation Safety through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International. 2009. 256 p.
10. *International Human Resource Management: a Case Study Approach: collective monograph*. Ed. by D. Wintersberger. London; New York: Kogan Page. 2017. 291 p.
11. Klyuchnikov Yu.V. Vozdukhoplavanie i mezhdunarodnoe pravo [Air Navigation and International Law]. – *Yuridicheskii vestnik* [Legal Bulletin]. 1916. Book 14. No. 2. P. 144–159. (In Russ.)
12. Korf S.A. Vozdukhoplavanie i mezhdunarodnoe pravo [Air Navigation and International Law]. – *Russkaya mysl'* [Russian Opinion]. 1913. Book XII. Part 2. P. 51–72. (In Russ.)
13. Maleev Yu.N. Devyataya «svoboda vozdukh» ili skrytyi kabotazh. [Ninth “Freedom of the Air” or Hidden Cabotage]. – *Moscow Journal of International Law*. 2017. No. 2 (106). P. 63–70. (In Russ.)
14. Maleev Yu.N. Edinoe regional'noe nebo: kontsepsiya i real'nost' [United Regional Sky: Concept and Reality]. – *Moscow Journal of International Law*. 2013. No. 2 (90). P. 59–69. (In Russ.)
15. Maleev Yu.N. *Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo: voprosy teorii i praktiki* [International Air Law. Matters of Theory and Practice]. Moscow: Mezhdunar. otnosheniya Publ. 1986. 238 p. (In Russ.)
16. McDougal M.S. The Maintenance of Public Order and the Nationality of Ships. – *The American Journal of International Law*. 1960. Vol. 54. P. 25–116.
17. Mendelsohn A.I. Flags of Convenience: Maritime and Aviation. – *Journal of Air Law and Commerce*. 2014. Vol. 79. P. 151–159.
18. O'Connell D.P. *International Law*. In 2 v. Vol. 1. London: Stevens. 1970. 595 p.
19. Shubber S. *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft*. The Hague: Martinus Nijhoff. 1973. 369 p.
20. Snodgrass P.D. Aviation Flags of Convenience: Ireland and the Case of Norwegian Airlines International. – *Issues in Aviation Law and Policy*. 2015. Vol. 14. Issue 2. P. 245–275.
21. Stewart J.T. Lease, Charter and Interchange of Aircraft: a Governmental Perspective. – *Akron Law Review*. 1980. Vol. 14. Issue 2. P. 187–213.
22. Vejsman R.L. Vozdukhoplavanie v ego otnoshenii k pravu voobshche i k ugolovnomu pravu v osobennosti [Air Navigation and Its Relation to the Law in General and to the Criminal Law in Particular]. – *Trudy yuridicheskogo obshchestva pri Imperatorskom S.-Peterburgskom universitete. T. 2: Vtoroe polugodie 1909 g.* [Proceedings of the Law Society at the Imperial Saint-Petersburg University. Vol. 2: Second half of 1909]. Saint-Petersburg: Tip. M.M. Stasyulevicha Publ. 1911. P. 90–123 (In Russ.)

## Информация об авторе

**Анастасия Станиславовна Конохова,**

кандидат юридических наук, научный сотрудник, Национальная ассоциация воздушного права

125167, Российская Федерация, Москва, Ленинградский проспект, 37А, корп. 14, стр. 1

asetrix@yandex.ru

ORCID: 0000-0001-7591-4462

## About the Author

**Anastasia S. Konyukhova,**

Cand. Sci. (Law), Researcher, National Air Law Association (Russian Federation)

37A-14-1, Leningradsky pr., Moscow, Russian Federation, 125167

asetrix@yandex.ru

ORCID: 0000-0001-7591-4462