

НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 347.82

<https://doi.org/10.20310/2587-9340-2023-7-2-229-237>

Шифр научной специальности 5.1.3

Генезис правовых основ деятельности гражданской авиации как перспектива решения проблем правового регулирования обеспечения безопасности авиационных пассажирских перевозок

© АСТАХОВ Анатолий Игоревич,

аспирант, Юридический факультет, Негосударственное образовательное частное учреждение высшего образования «Московский финансово-промышленный университет «Синергия», Российская Федерация, 125315, г. Москва, просп. Ленинградский, 80, корп. Г, <https://orcid.org/0009-0003-8554-0224>, astahov1235344@mail.ru

Аннотация

Обязательным условием выполнения рейсов воздушным транспортом является должное обеспечение безопасности. Она может быть реализована при наличии системы нормативно-правового регулирования, сформировавшейся в ходе становления гражданской авиации. Исследование нормативных актов, принятых с момента зарождения нормотворческого регулирования деятельности гражданской авиации и, соответственно, выделение основных этапов развития в области обеспечения безопасности полетов необходимо в целях устранения проблем современного законодательного регулирования с учетом опыта прошлого. Раскрыты основные проблемы правового регулирования обеспечения безопасности авиаперевозок, на основе которых сделан вывод о необходимости их устранения путем анализа правовых основ деятельности гражданской авиации. Кроме того, рассмотрены содержание понятия «авиационная безопасность», а также систематизация имеющихся в юридической литературе взглядов исследователей по поводу сопоставления данного термина с «безопасностью полетов». Методологической основой исследования явились следующие методы познания объективной действительности: общенаучные (анализ, синтез, метод комплексного подхода), специальный конкретно-исторический метод, а также частнонаучные методы (формально-юридический и сравнительно-правовой). В результате исследования проанализированы основные нормативно-правовые акты, утверждаемые органами государственной власти по мере становления системы обеспечения безопасности авиаперевозок. Сформирована периодизация развития правового регулирования обеспечения безопасности полетов, на основе которой сделан вывод о появлении недостатков правового регулирования обеспечения безопасности на воздушном транспорте в определенный период его развития.

Ключевые слова

воздушное судно, авиаперевозки, гражданская авиация, правовое регулирование, обеспечение безопасности полетов

Для цитирования

Астахов А.И. Генезис правовых основ деятельности гражданской авиации как перспектива решения проблем правового регулирования обеспечения безопасности авиационных пассажирских перевозок // Актуальные проблемы государства и права. 2023. Т. 7. № 2. С. 229-237. <https://doi.org/10.20310/2587-9340-2023-7-2-229-237>

The genesis of the legal foundations of civil aviation as a prospect for solving the problems of legal regulation of ensuring the safety of aviation passenger transportation

© Anatoly I. ASTAKHOV,

Post-Graduate Student, Law Faculty, Non-state private educational Institution of Higher Professional Education “Moscow University for Industry and Finance “Synergy”, G bldg, 80 Leningradsky Ave., Moscow, 125315, Russian Federation, <https://orcid.org/0009-0003-8554-0224>, astahov1235344@mail.ru

Abstract

A prerequisite for the performance of flights by air is proper security. It can be implemented if there is a system of legal regulation that has been formed in the course of the formation of civil aviation. The study of regulations adopted since the inception of the rule-making regulation of civil aviation activities and, accordingly, the identification of the main stages of development in the field of ensuring flight safety is necessary in order to eliminate the problems of modern legislative regulation, taking into account the experience of the past. The main problems of legal regulation of ensuring the safety of air transportation are revealed, on the basis of which it is concluded that they need to be eliminated by analyzing the legal foundations of civil aviation. In addition, the content of the concept of “aviation safety”, as well as the systematization of the views of researchers available in the legal literature regarding the comparison of this term with “flight safety”, are considered. The methodological basis of the study was the following methods of cognition of objective reality: general scientific (analysis, synthesis, the method of an integrated approach), a special concrete historical method, as well as private scientific methods (formal legal and comparative legal). As a result of the study, the main regulatory and legal acts approved by public authorities as the system for ensuring the safety of air transportation is being developed. A periodization of the development of the legal regulation of flight safety was formed, on the basis of which a conclusion was drawn about the appearance of shortcomings in the legal regulation of ensuring safety in air transport in a certain period of its development.

Keywords

aircraft, air transportation, civil aviation, legal regulation, flight safety

For citation

Astakhov, A.I. (2023). The genesis of the legal foundations of civil aviation as a prospect for solving the problems of legal regulation of ensuring the safety of aviation passenger transportation. *Aktual'nye problemy gosudarstva i prava = Current Issues of the State and Law*, vol. 7, no. 2, pp. 229-237 (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.20310/2587-9340-2023-7-2-229-237>

Введение

На сегодняшний день воздушный транспорт лидирует среди всех видов передвижения транспортного комплекса. Обеспечение безопасности на воздушном транспорте имеет первостепенное значение при эксплуатации воздушных судов. Степень обеспечения безопасности авиаперевозок обусловлена наличием комплекса нормативно-правовых актов, направленных на регулирование данного процесса.

В настоящее время законодательное регулирование обеспечения безопасности авиационных пассажирских перевозок несовершенно. В первую очередь, это связано с тем, что нормативные акты предыдущих де-

сятилетий закрепили экстенсивный путь развития гражданской авиации. Данный фактор оказал прямое влияние на нормотворчество современного этапа, снижая его эффективность. Правовое регулирование обеспечения безопасности полетов характеризуется отсутствием упорядоченности, а также наличием несогласованностей правовых норм внутри различных нормативных актов. Кроме того, аналогичные вопросы регулируются документами различных ведомств, что создает громоздкую систему правового регулирования. Трудности усугубляются и тем, что отсутствует единый нормативно-правовой акт, который бы трактовал все вопросы, связанные с обеспе-

чением безопасности на воздушном транспорте.

В последние годы проблемам и истории развития правового регулирования обеспечения безопасности авиационных пассажирских перевозок было уделено внимание в работах А.Ю. Пиджакова, М.Ю. Лебедевой, Л.М. Агеяна, В.Д. Путятина, С.Н. Зайковой, И.В. Минникес, М.Д. Эситашвили, Д.В. Мешанкова, Н.Б. Бовиновой, М.Н. Верховец. В этих трудах содержатся фундаментальные основы нормотворчества деятельности гражданской авиации, а также обозначены некоторые проблемы, существующие в данной области права.

Следует отметить, что правовая основа деятельности гражданской авиации ежегодно обновляется. Органами государственной власти принимаются новые нормативно-правовые акты и стандарты в области обеспечения полетов по перевозке пассажиров, а также изменяются правовые нормы, действовавшие прежде. Между тем основной опорной точкой формирования законодательства в данной области остаются нормы права, принимаемые на протяжении всей истории обеспечения транспортной безопасности.

Следовательно, выделение основных этапов развития в области обеспечения безопасности полетов на основе анализа принимаемых на протяжении всего исторического развития правовых норм, регулирующих авиаперевозки, необходимо в целях решения названных выше проблем, оказывающих влияние на состояние законодательства в области защищенности полетов.

Результаты исследования

Обеспечение безопасности перевозок, осуществляемых воздушным транспортом, относится к одному из главных аспектов гражданской авиации. Развитие данной области характеризуется небольшим периодом истории, что обусловлено спецификой воздушного транспорта, получившего распространение и законодательное регулирование лишь в XX веке.

Однако в литературе отмечается наличие актов, регулирующих обеспечение безопасности на воздушном транспорте, существование которых приходится на XIX век. Так, в период правления Екатерины II был издан Указ о запрещении пускать воздуш-

ные шары с 1 марта по 1 декабря из-за опасности возникновения пожаров (1784 г.) [1, с. 38]. Основное назначение данного акта заключалось в том, чтобы обезопасить граждан и их имущество от последствий, полученных в результате падения шара. В свою очередь, во Франции такие полеты допускались только в случае наличия специального разрешения Правительства [2, с. 8]. Кроме того, запрету последовали иные иностранные государства: Пруссия, Италия, Бельгия, Австрийские Нидерланды.

На начало XX века приходится рождение авиационной промышленности в России. В 1910 г. был выпущен первый биплан «Россия-А», сконструированный А. Фарманом [3, с. 419]. Вслед за этим в 1914 г. началось производство самолета «Илья Муромец» на основе конструкции И.И. Сикорского. Именно он стал первым воздушным судном (ВС), совершившим полеты по перевозке пассажиров по линии Сарапул – Екатеринбург.

В результате свержения самодержавия в 1917 г. началось стремительное развитие гражданской авиации. Было принято решение о создании к середине XX века стройной системы правовых норм, регулирующих авиаперевозки.

Воздушный флот стал перспективной развивающейся отраслью народного хозяйства. Воздушные суда стали использоваться в качестве полноценного вида транспорта в интересах населения и народного хозяйства государства [4, с. 55].

Первым правовым актом, положившим начало формированию правового регулирования авиационных полетов в советском государстве, стал Декрет «О воздушных передвижениях» от 17 января 1921 г., принятый СНК РСФСР. Данный документ, несмотря на небольшой объем – четыре раздела, состоящие из двадцати шести статей, регулировал следующие вопросы:

- 1) требования обязательной регистрации и приписки к аэродрому ВС, а также пилота, совершающего полеты;
- 2) условия производства полетов, в том числе требования к лицам, пилотирующим ВС;
- 3) правила осуществления международных полетов с участием иностранных ВС;

4) ответственность пилотов и владельцев ВС за причиненные убытки¹.

Декрет послужил основой для принятия основного нормативно-правового акта, регулирующего деятельность гражданской авиации – Воздушного кодекса СССР, утвержденного 27 апреля 1932 г. Президиумом ЦИК СССР. Его положения были нацелены на охрану всего воздушного пространства над территорией и территориальными водами Советского государства. Помимо этого, он регулировал порядок деятельности гражданской авиации в целях обеспечения безопасности полетов ВС.

Воздушный кодекс содержал права и обязанности командира ВС. Согласно статье 24 Кодекса командир судна, находящегося в полете, имеет право применить все необходимые меры к лицам, отказавшимся подчиняться распоряжениям и создающим угрозу безопасности полета². Также в соответствии со статьей 25 Кодекса командир судна обязан принять необходимые меры к сохранению жизни, здоровья и имущества пассажиров, а также самого судна в случае возможной опасности или бедствия судна³.

Требования безопасности предъявлялись и к аэродромам. Указывалось, что они должны быть снабжены разрешением на эксплуатацию, а также промаркированы в целях опознавания с высоты и ориентировки летного состава при взлете и посадке.

Следующим нормативным актом, регулирующим в частности обеспечение безопасности авиаперевозок, стал Воздушный кодекс СССР от 7 августа 1935 г.

Небольшой период между принятием названных документов был оправдан необходимостью более четкого регулирования вопросов обеспечения безопасности полетов и перевозок пассажиров воздушным транспортом вследствие стремительного развития гражданской авиации.

¹ О воздушных передвижениях: Декрет СНК РСФСР от 17.01.1921: принят Декретом Совета Народных Комиссаров 17.01.1921 // Известия. 1921. № 24. 4 февр.

² Воздушный кодекс Союза ССР от 27.04.1932 // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза ССР. 1932. № 32. Ст. 194а.

³ Там же.

Воздушный кодекс 1935 г. содержал следующие нововведения:

– введение общеобязательных правил о защите порядка и безопасности воздушных передвижений, а также охране имущества ВС;

– установлена административная ответственность лиц, создающих угрозу безопасности полета;

– регламентирован предельный размер штрафа за нарушение правил безопасности в сумме 500 рублей [5, с. 93];

– закреплены требования к полетам: наличие специальной предварительной подготовки и проверки ВС, экипажа, исправности необходимого оборудования в месте вылета и назначения, возможность выполнения полета при данных метеорологических условиях;

– установлена ответственность капитана ВС за техническое состояние ВС и его оборудование во время полета, присутствие полетной карты и ознакомление с ней, наличие необходимого для выполнения полета запаса топлива, а также надлежащее состояние экипажа;

– регламентирован порядок заключения и расторжения договора воздушной перевозки;

– установлена обязанность пассажиров соблюдать положения Кодекса, а также иные правила, принятые в его исполнение;

– регламентировано право воздушно-транспортного предприятия на немедленное расторжение договора перевозки без возвращения платы в случае несоблюдения данных условий;

– урегулированы вопросы, возникающие в случае отмены или перерыва рейса;

– установлена имущественная ответственность предприятия, эксплуатирующего ВС за причиненный вред пассажирам, если не докажет, что вред произошел вследствие наличия вины (умысла или грубой неосторожности) потерпевшего;

– регламентирован претензионный порядок по рассмотрению незаконных действий, вытекающих из воздушной перевозки⁴.

С наступлением Великой Отечественной войны развитие гражданской авиации было временно приостановлено. Как отмечал

⁴ Воздушный кодекс Союза ССР от 07.08.1935 // Собрание законов СССР. 1935. № 43. Ст. 359.

Маршал Советского Союза Г.К. Жуков: «Воздушный транспорт из-за отсутствия большого числа самолетов не играл в перевозках большой роли. Однако были случаи, когда совершать перевозки возможно было только с использованием воздушных судов, тогда такой вид транспорта имел определяющее значение»⁵.

Авиаперевозки были необходимы в целях срочной доставки продовольствия и снаряжения в труднодоступные районы, а также дефицитных материалов на заводы по производству военной техники [6].

За время боевых действий пострадали аэродромы, склады, обслуживающие воздушные суда предприятия, а также было повреждено и уничтожено большое число самолетов. Требовалось время на восстановление. Спустя год после завершения войны работа гражданского воздушного флота была восстановлена и переориентирована на эксплуатацию в мирных условиях.

В течение последующего десятилетия происходило увеличение числа внутренних и международных пассажирских авиаперевозок. Организация полетов была реформирована, вследствие чего требовалось принятие актуального нормативного правового акта, регламентирующего обеспечение безопасности авиационных пассажирских перевозок и отвечающего требованиям современности.

Проект нового Воздушного кодекса СССР был подготовлен ко второй половине 1959 г. Главным управлением Гражданского воздушного флота и Юридической комиссией при Совете Министров СССР [2, с. 12]. 26 декабря 1961 г. Воздушный кодекс СССР был утвержден указом Президиума Верховного Совета СССР.

Положениями Воздушного кодекса 1961 г. были подробно урегулированы вопросы обеспечения безопасности полетов. В частности, в статье 24 Кодекса указано, что лица, создающие своими действиями угрозу безопасности полета, могут быть удалены с судна, а в случае совершения преступления переданы правоохранительным органам⁶.

⁵ Антипенко Н.А. На главном направлении. Минск: Беларусь, 1982. С. 108.

⁶ Воздушный кодекс Союза ССР от 26.12.1961 // Министерство гражданской авиации СССР. М., 1966. 93 с.

Также ужесточен порядок допуска к эксплуатации аэродрома с целью обеспечения охраны пассажиров. В случае несоответствия аэропорта требованиям безопасности Министерство гражданской авиации полномочно запретить или ограничить его работу.

Все возникающие в полете естественные препятствия, способные привести к инциденту, должны иметь обозначение на навигационных картах. В свою очередь, искусственные препятствия должны быть оснащены знаками и световыми сигналами, видимыми воздушным судном с высоты.

Впервые регламентированы меры административного принуждения, направленные на обеспечение безопасности перевозок, осуществляемых воздушным транспортом. В соответствии со статьей 96 Кодекса органы гражданской авиации, милиции, таможенные учреждения и пограничные войска имеют право производить досмотр ручной клади, багажа и личный досмотр пассажиров. Он может быть осуществлен как на территории аэродрома, так и во время полета на борту воздушного судна. В последнем случае не требуется согласия лица⁷.

Кроме того, изменен предельный размер штрафа за нарушение правил безопасности, теперь он указывается в правилах об охране порядка и безопасности движения, об охране имущества, а также санитарных и противопожарных правилах и не должен превышать 30 рублей для должностных лиц и 10 рублей в отношении граждан.

Принятие нового Воздушного кодекса СССР в 1983 г. было обусловлено стремительным увеличением полетов пассажирских самолетов, а также необходимостью приведения к единообразию норм, регулирующих использование воздушного пространства. Действие Кодекса было расширено посредством распространения его положений на деятельность государственной и экспериментальной авиации [7, с. 282].

Вновь изданный Воздушный кодекс сохранил следующие юридические нормы в части обеспечения безопасности авиаперевозок:

1) осуществление надзора органами государственной власти за обеспечением безо-

⁷ Там же.

пасности полетов возлагалось на Госавианadzор СССР;

2) наделение командира ВС полномочи-ем на применение оружия к лицам, создающим своими действиями непосредственную угрозу безопасности полета и отказавшимся следовать его указаниям;

3) наделение командира ВС полномочи-ем на опорожнение топливного бака, сброс багажа, почты и груза в случае необходимости надлежащего обеспечения безопасности полета;

4) установление запрета на реализацию любого вида деятельности, представляющего угрозу безопасности полетов без специального разрешения (пуск ракет, взрывные работы, стрельбы, запуск беспилотных ВС);

5) расширение перечня противозаконных деяний, влекущих ответственность за нарушение правил безопасности полетов: нарушение правил пожарной безопасности, повреждение ВС и его оборудования, проход и проезд по территории аэродрома без специального разрешения, поджог взрывоопасных изделий или объектов, способствующих массовому скоплению птиц на месте размещения аэродрома;

б) наделение перевозчика правом:

– на расторжение с пассажиром договора воздушной перевозки в случае его отказа на производство досмотра в аэропорту (плата за перевозку возвращается пассажиру);

– переносить или отменять вылет;

– делать остановки и совершать посадки за время всего полета;

– производить необходимые ремонтные работы;

– изменять маршрут или прекращать полет;

– сокращать число находящихся на борту пассажиров, груза и почты⁸.

Стоит отметить, что термин «авиационная безопасность» не использовался в тексте Воздушного кодекса СССР в связи с тем, что политическое руководство исключало возможность дезорганизации деятельности воздушных судов [8, с. 47].

Некоторые вопросы были урегулированы в Положении об использовании воздуш-

ного пространства СССР, утвержденном 22 марта 1984 г.⁹ Так, действовал разрешительный порядок на осуществление деятельности, угрожающей безопасности полетов ВС. Вместе с тем согласование с органами и организациями, ответственными за аэродромы, обязательно для размещения материальных объектов на их территориях.

Очередной проект Воздушного кодекса был подготовлен к 1991 г., однако распад Советского Союза несколько дестабилизировал систему авиационных пассажирских перевозок. Авиакомпания «Аэрофлот», единственно действующая с 1932 по 1992 г., была разделена на несколько самостоятельных авиатранспортных объединений.

Воздушный кодекс РФ был утвержден лишь 19 марта 1997 г. и действует в настоящее время с внесенными в него изменениями и дополнениями. Обеспечению безопасности полетов ВС посвящена отдельная статья 24.1 Воздушного кодекса РФ, где указаны следующие положения:

1) реализация государственной системы управления безопасностью полетов ВС обеспечивается международными стандартами ИКАО;

2) Правительство РФ устанавливает порядок разработки и применения систем управления безопасностью полетов ВС юридическими лицами, осуществляющими коммерческие авиaperезовки, техническое и аэронавигационное обслуживание ВС, а также разработчиками и производителями ВС;

3) сбор и анализ данных о возможном наступлении опасности в полете, их хранение и обмен ими осуществляет уполномоченный орган в сфере гражданской авиации на основании международных стандартов ИКАО¹⁰.

Воздушный кодекс РФ также раскрывает содержание термина «авиационная безопасность», понимая под ней состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиа-

⁹ Об утверждении Положения об использовании воздушного пространства СССР: постановление Совета Министров СССР от 22.03.1984 № 251 // Свод законов СССР. 1989. Т. 8. 574 с.

¹⁰ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 50. Ст. 7351.

⁸ Воздушный кодекс Союза ССР от 11.05.1983 № 9275-Х // Свод законов СССР. 1989. Т. 8. 574 с.

ции. Исходя из данного определения, многие авторы приходят к выводу о специальном характере авиационной безопасности применительно к транспортной безопасности [9, с. 345]. При этом отмечается, что термин «безопасность полетов» не является тождественным авиационной безопасности. В определенном контексте безопасность полетов может трактоваться по-разному, к примеру, как отсутствие факторов, способных привести к ущербу [10, с. 161].

Дальнейшее развитие системы управления безопасностью полетами было обусловлено началом «организационной эры» – появилась электронная система сбора данных, обеспечивающих надзор за безопасностью полетов, в том числе оперативного контроля летных экипажей при выполнении ими служебных обязанностей [11, с. 4].

Положения Воздушного кодекса РФ получили продолжение в других принятых позже нормативных правовых актах, в частности, в Федеральных правилах использования воздушного пространства РФ 1999 г.¹¹, 2010 г.¹², а также Федеральных авиационных правилах «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»¹³, которые детально регламентировали порядок обеспечения безопасности авиационных пассажирских перевозок.

Заключение

В результате анализа правовых норм, направленных на обеспечение безопасности авиационных пассажирских перевозок, можно сделать вывод о том, что их закрепление происходило постепенно и состояло в

прямой зависимости от событий, происходящих в стране. Представляется целесообразной следующая периодизация развития правового регулирования обеспечения безопасности полетов:

1909–1917 гг. – предварительный этап, характеризующийся зарождением авиационной промышленности в России.

1917–1932 гг. – стремительное развитие гражданской авиации, принятие решения о создании стройной системы правовых норм, регулирующих авиаперевозки.

1932–1941 гг. – действие Воздушных кодексов СССР 1932 г. и 1935 г., положивших начало правовому регулированию порядка деятельности гражданской авиации в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов.

1941–1945 гг. – временное приостановление развития гражданской авиации.

1945–1950-е гг. – увеличение числа внутренних и международных пассажирских авиаперевозок, принятие решения об утверждении актуального нормативного правового акта, регламентирующего обеспечение безопасности авиационных пассажирских перевозок.

1961–1983 гг. – принятие и действие Воздушного кодекса СССР 1961 г., детально регламентирующего вопросы обеспечения безопасности полетов; впервые регламентированы меры административного принуждения, направленные на обеспечение безопасности перевозок, осуществляемых воздушным транспортом.

1983–1991 гг. – стремительное увеличение полетов пассажирских самолетов, принятие решения о приведении к единообразию норм, регулирующих использование воздушного пространства и, как следствие, принятие и действие Воздушного кодекса СССР 1983 г.

С 1991 г. по настоящее время – период, характеризующийся комплексным урегулированием отношений, возникающих на воздушном транспорте; началось активное развитие правового обеспечения авиационной безопасности с учетом технического прогресса, а также принят ряд нормативных актов, направленных на регулирование авиаперевозок, в частности, Воздушный кодекс РФ и Федеральные авиационные правила.

¹¹ Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 22.09.1999 № 1084 // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 40. Ст. 4861.

¹² Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 14. Ст. 1649.

¹³ Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»: приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 // Российская газета. 2007. 9 окт.

На основе выделенных этапов развития правового регулирования обеспечения безопасности авиационных пассажирских перевозок можно сделать вывод, что проблемы неупорядоченности, громоздкости и противоречивости нормотворчества рассматри-

ваемой деятельности начались с момента прекращения существования СССР, когда правовое регулирование деятельности гражданской авиации было насыщено большим объемом нормативных актов.

Список источников

1. Агекян Л.М., Путьатин В.Д. История развития путей сообщения, транспортных средств и институтов транспортного права (дореволюционный, советский и постсоветский период) // Вестник транспорта. 2013. № 5. С. 34-39. <https://elibrary.ru/qbjlrf>
2. Волков М.М. Советское воздушное право. Л.: Высш. авиац. училище гражд. авиации, 1969. 50 с. URL: https://aerohelp.com/sites/default/files/volkov_sovetskoe_vozdushnoe_pravo_chast_1.pdf
3. Бочкарева А.С., Хотина Ю.В. К вопросу об истории развития пассажирских перевозок на воздушном транспорте // Электронный сетевой политематический журнал «Научные труды КубГТУ». 2016. № 5. С. 418-425. <https://elibrary.ru/waehul>
4. Лебедева М.Ю., Пиджаков А.Ю. Воздушный транспорт СССР в довоенные годы // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2011. № 170. С. 55-59. <https://elibrary.ru/opxxoz>
5. Зайкова С.Н. Административно-правовое обеспечение транспортной безопасности в истории отечественного законодательства // Труды Института государства и права Российской академии наук. 2021. Т. 16. № 4. С. 83-109. <https://doi.org/10.35427/2073-4522-2021-16-4-zajkova>, <https://elibrary.ru/levvro>
6. Ярошенко А.А. Дальневосточная гражданская авиация в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // Власть и управление на Востоке России. 2010. № 1 (50). С. 99-103. <https://elibrary.ru/ntwpar>
7. Эргод А.А. Правовое регулирование деятельности авиации общего назначения (становление и развитие) // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки. 2013. № 3. С. 279-288. <https://elibrary.ru/rbeoqr>
8. Минникес И.В., Эситашвили М.Д. Правовое регулирование авиационного бизнеса в России: поиск баланса между обеспечением транспортной безопасности и эффективностью авиаперевозок // Пролог: журнал о праве. 2021. № 1 (29). С. 43-53. <https://doi.org/10.21639/2313-6715.2021.1.5>, <https://elibrary.ru/sdgffm>
9. Пешков А.С. Понятие авиационная безопасность и безопасность полетов // Вопросы устойчивого развития общества. 2022. № 9. С. 344-347. <https://doi.org/10.34755/IROK.2022.31.68.085>, <https://elibrary.ru/uxryti>
10. Мешанков Д.В. Анализ проблем обеспечения безопасности полетов и оценки убытков в результате авиационных происшествий в военной и гражданской авиации России // Вестник академии знаний. 2021. № 44 (3). С. 161-168. <https://doi.org/10.24412/2304-6139-2021-11231>, <https://elibrary.ru/fokgwt>
11. Бовинова Н.Б., Верховец М.Н. Становление системы управления безопасностью полетов в гражданской авиации // Гражданская авиация: история и современность: материалы 2 науч.-практ. конф. с междунар. участием / отв. ред. Г.Ю. Гуляев. Пенза: Изд-во Пенз. гос. аграр. ун-та, 2020. С. 3-7. <https://elibrary.ru/wpbkvf>

References

1. Agekyan L.M., Putyatyn V.D. (2013). Istoriya razvitiya putei soobshcheniya, transportnykh sredstv i institutov transportnogo prava (dorevolyutsionnyi, sovetskii i postsovetskii period) [History of the development of means of communication, vehicles and institutions of transport law (pre-revolutionary, Soviet and post-Soviet period)]. *Vestnik transporta = Transport Massanger*, no. 5, pp. 34-39. (In Russ.) <https://elibrary.ru/qbjlrf>
2. Volkov M.M. (1969). *Sovetskoe vozdushnoe pravo* [Soviet Air Law]. Leningrad, Higher Aviation School of Civil Aviation Publ., 50 p. (In Russ.) URL: https://aerohelp.com/sites/default/files/volkov_sovetskoe_vozdushnoe_pravo_chast_1.pdf
3. Bochkareva A.S., Khotina Yu.V. (2016). To the question about the history of the development of passenger transportation by air transport. *Elektronnyi setevoi politematicheskii zhurnal «Nauchnye trudy KUBGTU» =*

- Electronic Network Polythematic Journal "Scientific works of Kuban State University"*, no. 5, pp. 418-425. (In Russ.) <https://elibrary.ru/waehul>
4. Lebedeva M.Yu., Pidzhakov A.Yu. (2011). Air transport of the USSR in pre-war years. *Nauchnyi vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta grazhdanskoi aviatsii = Civil Aviation High Technologies*, no. 170, pp. 55-59. (In Russ.) <https://elibrary.ru/opxxoz>
 5. Zaikova S.N. (2021). Administrative and legal support of transport security in the history of Russian legislation. *Trudy Instituta gosudarstva i prava Rossiiskoi akademii nauk = Works of the Institute of State and Law of The Russian Academy of Sciences*, vol. 16, no. 4, pp. 83-109. (In Russ.) <https://doi.org/10.35427/2073-4522-2021-16-4-zajkova>, <https://elibrary.ru/levrro>
 6. Yaroshenko A.A. (2010). Dal'nevostochnaya grazhdanskaya aviatsiya v gody Velikoi Otechestvennoi voiny (1941–1945 gg.) [Far Eastern Civil Aviation during the Great Patriotic War (1941–1945)]. *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii = Power and Administration on the East of Russia*, no. 1 (50), pp. 99-103. (In Russ.) <https://elibrary.ru/ntwppap>
 7. Ergot A.A. (2013). Legal regulation of general aviation (formation and development). *Vestnik Rossiiskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Yuridicheskie nauki = RUDN Journal of Law*, no. 3, pp. 279-288. (In Russ.) <https://elibrary.ru/rbeoqr>
 8. Minnikes I.V., Esitashvili M.D. (2021). Legal regulation of the aviation business in Russia: finding a balance between ensuring transport security and air transportation efficiency. *Prolog: zhurnal o prave = Prologue: Law Journal*, no. 1 (29), pp. 43-53. (In Russ.) <https://doi.org/10.21639/2313-6715.2021.1.5>, <https://elibrary.ru/sdgffm>
 9. Peshkov A.S. (2022). The concept of aviation safety and flight safety. *Voprosy ustoichivogo razvitiya obshchestva = Issues of Sustainable Development of Society*, no. 9, pp. 344-347. (In Russ.) <https://doi.org/10.34755/IROK.2022.31.68.085>, <https://elibrary.ru/uxryti>
 10. Meshankov D.V. (2021). Analysis of the problems of ensuring flight safety and assessing losses as a result of aviation accidents in the military and civil aviation of Russia. *Vestnik akademii znanii = Bulletin of the Academy of Knowledge*, no. 44 (3), pp. 161-168. (In Russ.) <https://doi.org/10.24412/2304-6139-2021-11231>, <https://elibrary.ru/fokgwt>
 11. Bovinova N.B., Verkhovets M.N. (2020). Stanovlenie sistemy upravleniya bezopasnost'yu poletov v grazhdanskoi aviatsii [The formation of the flight safety management system in civil aviation]. In: Gulyaev G.Yu. (executive ed.). *Materialy 2 nauchno-prakticheskoi konferentsii s mezhdunarodnym uchastiem «Grazhdanskaya aviatsiya: istoriya i sovremennost'»* [Proceedings of the 2nd Scientific and Practical Conference with International Participation "Civil Aviation: History and Modernity"]. Penza, Penza State Agrarian University Publ., pp. 3-7. (In Russ.) <https://elibrary.ru/wpbkvf>

Поступила в редакцию / Received 17.12.2022

Поступила после рецензирования / Revised 25.03.2023

Принята к публикации / Accepted 14.04.2023



Работа доступна по лицензии [Creative Commons Attribution \(«Атрибуция»\) 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) Всемирная