

ИСТОРИКО-ДИАХРОННЫЙ АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ТЕРМИНОСИСТЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА

HISTORICAL AND DIACRONIC ANALYSIS OF INTERNATIONAL AIR LAW TERMINOLOGICAL SYSTEM DEVELOPMENT

E. Zakirova
O. Vinogradova
E. Medvedeva

Summary: The article discusses the features of the development of the terminological system of international air law, which is a branch of international law that regulates the international legal regime of the world's air space, as well as ensuring the order, conditions and safety of international air transportation. The study found that the history of the formation of the terminological system of international air law includes four stages, each of which is characterized by the emergence of certain concepts and terms that nominate them. It was revealed that the most active development of the terminological system of international air law is noted after the adoption of the Chicago Convention (1944, 1994), Geneva Convention (1958), Brussels Convention (1938) and ICAO, which are the main documents in this area, which includes many special concepts and definitions. The results presented in the article are of great importance for modern linguistics, translation practice and professional communication in the field of international air transport based on International Law.

Keywords: terminological system of international air law, language for special purposes, historical and diachronic analysis.

Закирова Елена Сергеевна

д-р филол.н., профессор, Московский государственный
лингвистический университет (МГЛУ)
zes.64@mail.ru

Виноградова Ольга Сергеевна

к.пед.н., Центр изучения иностранных языков
«Лингвастарт»
olgawin@yandex.ru

Медведева Екатерина Павловна

тьютор ШИЯ, Научный исследовательский институт
«Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ)
MedKetrin94@gmail.com

Аннотация: В статье рассматриваются особенности развития терминосистемы международного воздушного права, представляющего собой отрасль международного права, регулирующего международно-правовой режим воздушного мирового пространства, а также обеспечивающего порядок, условия и безопасность международных воздушных перевозок. В ходе исследования установлено, что история формирования терминосистемы международного воздушного права включает в себя четыре этапа, каждый из которых характеризуется появлением определенных понятий и номинирующих их терминов. Выявлено, что наиболее активное развитие терминосистемы международного воздушного права отмечается после принятия Чикагской конвенции (1944 г., 1994 г.), Женевской конвенции (1958 г.), Брюссельской конвенции (1938 г.), ИКАО и др., которые являются основными документами данной сферы, включающими в себя множество понятий и дефиниций. Представленные в статье результаты имеют важное значение для современной лингвистики, переводческой практики и профессиональной коммуникации в сфере международного воздушного транспорта в рамках международного права.

Ключевые слова: терминосистема международного воздушного права, историко-диахронный анализ, язык для специальных целей.

Историко-диахронный анализ терминосистемы международного воздушного права на материале научной литературы и юридических документов позволяет выделить четыре этапа ее развития: 1) с XVIII века до Парижской конвенции 1919 года; 2) с 1919 г. до 1944 г.; 3) с 1944 г. до 1971 г.; 4) с 1971 г. до настоящего времени.

В ходе исследования выявлено, что первый этап истории терминологии, определяющийся с XVIII века до Парижской конвенции 1919 года, характеризуется появлением первых терминологических единиц в сфере международного воздушного права, которые положили начало для дальнейшего развития его терминосистемы.

К наиболее ранним терминам международного воздушного права следует отнести такие понятия как: *bal-*

loon (воздушный шар), *aerostat* (аэростат), *aeronautics* (воздухоплавание), *aeroplane* (самолет), *airspace* (воздушное пространство), *aircraft* (воздушное судно), *airship* (воздушный корабль), *dirigible* (дирижабль) [1; 2].

Термин *balloon* (от фр. *ballon*) (воздушный шар) появился в английском языке еще в XVI в. и означал «игра с большим мячом». Значение «мешок с нагретым воздухом для поднятия в воздух» данный термин приобрел в XVIII веке, когда братья Жозеф и Этьен Монгольфье запустили свой первый аэростат [1]. Примечательно, что термином *balloon* называли любой тип аэростата. Этимологический анализ показал, что само понятие *aerostat* (от греч. *aer+statos*) появилось в начале XVIII в.

Понятие *aeronautics* (воздухоплавание) появилось в начале XIX в. и означало любое передвижение по

воздуху. Позже, в 1920-х годах, термин приобрел свое современное значение «полетов на летательных аппаратах легче воздуха», что было связано с развитием самолетов и необходимостью в конкретизации данного понятия [2].

Появление двигателей в XIX веке способствовало развитию новых типов аэростатов. В это время появляется понятие *dirigible* (дирижабль) (от фр. *dirigeable*). В ходе изучения научной литературы нами выявлено, что изначально любой аэростат было принято называть *balloon*, данный тип аэростата также назывался как *dirigible balloon*. В форме существительного в английском языке слово *dirigible* появилось в XIX веке. Однако, этимологический анализ показывает, что данное понятие существовало с XVI века в форме прилагательного, означающее «управляемый» [17] и является синонимом к термину *airship* (*air+ship*) (воздушный корабль), изначально означавшее любое летательное средство [17].

Позднее появились такие понятия, как *aircraft* (*air+craft*) (воздушное судно) и *aeroplane* (от фр. *aéroplane*) (самолет). Слово *aircraft* по отношению к воздушным шарам впервые использовал Джон Вайз, что позволяет утверждать о том, что значение «воздушное судно» данный термин приобрел именно в это время [17]. Этимологический анализ термина *aeroplane* показал, что изначально этот термин использовался со значением «поверхность крыльев жуков», а по отношению к летательным аппаратам *aeroplane* начало использоваться только с 1873 года [17].

Изучение истории термина *airspace* (воздушное пространство) показало, что раннее использование этого понятия отмечается в начале XIX века в сфере строительства печей. В середине того же века термин *airspace* (воздушное пространство) использовался в отношении помещений в санитарных правилах для больниц. Свое современное определение данный термин приобрел в 1910 году. На Парижской конференции (1910 г.) была впервые сформулирована идея о суверенитете воздушных пространств над государственной территорией [3].

В 1919 году в Париже была подписана конвенция о регулировании воздушной навигации (Парижская конвенция 1919 г.) [3], с появлением которой в развитии международного воздушного права отмечается второй этап. Важно отметить, что в связи с этим в статье 1 закрепляется термин *sovereignty over the airspace* (суверенитет над воздушным пространством), который означает «право государств распоряжаться небом над своей территорией». Понятие *sovereignty* (от фр. *sovereinete*) существует в английском языке с середины XIV в. со значением «власть, авторитет». По отношению к государству в его

значении «самостоятельность» закрепляется в XVIII веке [17]. Следовательно, с 1919 г. в сфере международного воздушного права данный термин стал использоваться с тем же значением, но уже в отношении воздушного пространства.

В связи с необходимостью краткого и обобщенного определения для участвующих в конвенции государств, Парижской конвенцией был закреплен термин *Contracting States* (Договаривающиеся Государства). Выявлено, что в дальнейшем *States* было заменено на более конкретное *Party* (Сторона) [10].

Выявлено, что на основе конвенции понятие *nationality* (национальность) получило новое значение. Этот термин появился в английском языке в конце XVII века, означавший «целостность нации». Следует отметить, что к концу XIX в. значение сместилось в сторону «этническая группа» [17]. Таким образом, в международном воздушном праве закрепляется термин *nationality of aircraft* (национальность воздушного судна), означающее, что каждое воздушное судно имеет «этническую принадлежность» к тому государству, которому оно принадлежит.

Проведенное нами исследование показало, что в связи с развитием авиационной техники, появлением различных видов летательных аппаратов конвенцией закрепляются новые видовые понятия по отношению к родовому термину *aircraft* (воздушное судно). Таким образом, появляются термины: *state aircraft* (государственное воздушное судно), *private aircraft* (частное воздушное судно), *military aircraft* (военное воздушное судно). При этом к понятию *state aircraft* (государственное воздушное судно) относятся не только воздушные суда, действующие на государственной службе (таможенная служба, почта, полиция), но и военные.

Исследование документа Парижской конвенции показало, что в 1919 году была учреждена Международная комиссия по воздушной навигации (*International Commission for Air Navigation*). В связи с довольно длинным названием организации возникла необходимость в его сокращении – аббревиации. Таким образом, в терминологии международного воздушного права закрепляется новая аббревиатура – ICAN [3].

Изучение научной литературы по международному воздушному праву позволяет утверждать, что **второй этап** истории отмечается периодом после проведения Парижской конвенции 1919 года до принятия Чикагской конвенции в 1944 году. Появление терминов в данный период истории связано с необходимостью систематизации новых понятий, возникающих вследствие развития военной техники, а также развития международных отношений.

Развитие военной техники, в том числе и авиационной, возникновение военных конфликтов между государствами стали причинами для появления правил ведения воздушной войны. Документ был выпущен в 1923 году в Гааге [4]. Следует отметить, что понятие *воздушная война* вошло в систему понятий международного воздушного права. В тексте данного документа были введены следующие термины: *air warfare* (воздушная война), *flying ambulance* (санитарная авиация), *law and customs of air warfare* (законы и обычаи воздушной войны) и др.

В связи с увеличением в XX веке количества международных перевозок возникла необходимость в унификации некоторых правил, что повлекло за собой закрепление в терминосистеме международного воздушного права новых понятий. На состоявшейся в 1929 году Варшавской конвенции был подписан международно-правовой документ, содержащий новые понятия [5]. Ключевым понятием данной конференции является термин *international carriage* (международные воздушные перевозки). В ходе этимологического анализа, выявлено, что слово *carriage* (от др.фр. *cariage*) появилось в лексическом составе английского языка в XIV веке и означало «перевозка; транспортные средства на колесах в целом». В XIX веке эта лексема применялась по отношению к железнодорожному транспорту. В международном воздушном праве слово *carriage* означает «перевоз грузов и/или пассажиров с территории одного государства на территорию другого» [17].

В ходе исследования выявлено, что конвенцией [5] также были закреплены и регламентированы следующие понятия: *passenger ticket* (билет), *luggage ticket* (багажная квитанция), *air consignment note* (авиагрузовая накладная) и *liability of the carrier* (ответственность воздушного перевозчика) и др.

Слово *ticket* появилось в английском языке в XVI веке и образовано от французского *etiquet*, которое первоначально означало «короткая записка», затем приобрело более специализированное значение – «бумага, дающая право или привилегию» [17]. В терминосистеме международного воздушного права данный термин был введен и получил свое закрепление, так как появилась необходимость терминологически обозначить документы, которые пассажир должен иметь при себе, чтобы попасть на воздушное судно.

Поскольку международное воздушное право является отраслью международного права, то закономерным следует считать переход правовых терминов в лексический состав данной отрасли права. К таким терминам следует отнести упомянутое понятие *liability* (ответственность), появившееся в правовой сфере в XVIII веке в значении «юридическая ответственность»: позднее данное понятие приобрело обобщенный смысл – «вещь,

за которую ответственен человек» [17]. В международном воздушном праве данное понятие применяется по отношению к перевозчику, который несет ответственность за безопасность транспортировки пассажиров и обязанность по возмещению ущерба, причиненного по его вине.

Вследствие участившихся правонарушений в авиационной сфере Римской конвенцией 1933 года [10] были введены термины *precautionary arrest* (предупредительный арест) и *third parties* (третьи лица). Существительное *arrest* происходит от старо-французского *arester*, применялось и применяется в значении «взятие под стражу» [17]. В воздушном праве данная лексема появилась в связи с необходимостью обозначения акта задержания воздушного судна, совершившего правонарушение. Лексема *parties* – множественное число от существительного *part*. Исследование показало, что юридическое значение данная лексема получила еще в XIV в., относясь к группе лиц, участвующих в судебном процессе. Согласно этимологическому анализу, в XV в. это понятие приобрело значение «конкретный человек» [17]. Такое же значение данный термин имеет и в сфере международного воздушного права, введенный для конкретного обозначения людей, нанесших ущерб конкретному воздушному судну.

Проведение регулярных воздушных перевозок способствовало участившимся авиационным происшествиям. Это привело к подписанию конвенции в Брюсселе в 1938 году [1; 2] и установлению размеров выплат для лиц, участвовавшим в спасательных операциях воздушных судов. Таким образом, был введен термин *indemnity for expenses and remuneration for salvage* (возмещение расходов и вознаграждение за спасание).

Следует отметить, что результатом состоявшейся в 1944 году Чикагской конференции в составе 52 стран явилось принятие Конвенции о международной гражданской авиации [7]. В Главе 2 настоящей конвенции вводятся два новых термина: *scheduled flights* (регулярные полеты) и *non-scheduled flights* (нерегулярные полеты). Данные понятия являются видовыми по отношению к общему термину *flight*. Разделение таких видов полета связано с тем, что в международном воздушном праве необходимо было установить принципы и права воздушных судов для полетов между территориями государств.

Развитие технологий привело к появлению нового вида летательного средства – *pilotless aircraft* (беспилотное воздушное судно), закрепленный в терминосистеме международного воздушного права как видовое понятие термина *aircraft*. Термин *pilotless aircraft* закреплено 8 статьей Чикагской конвенции и означает «никем неуправляемое воздушное судно» [7].

В ходе исследования выявлено, что Чикагская конвенция как один из основных документов международного воздушного права внесла в его терминосистему множество понятий: *prohibited areas* (запретные зоны), *aircrafts in distress* (воздушные суда, терпящие бедствия), *investigation of aviation accidents* (расследование авиационных происшествий), *documents carried in aircraft* (документация на воздушном судне), *airline* (авиационные предприятия), *air service* (воздушное сообщение), *international air service* (международное воздушное сообщение) и др. [7].

Исследование показало, что происшествия среди авиации не являются редким случаем и это привело к их классификации по степени серьезности и появлению новых видовых понятий. Таким образом, приложения к Чикагской конвенции выделяют: *aircraft incident* (авиационный инцидент), *aircraft accident* (авиационное происшествие) и *serious incident* (воздушная авария) и др.

Конвенцией также закрепляется термин *personnel* (авиационный персонал), образованный от французского *personnel*. В ходе этимологического анализа было выявлено, что данное понятие появилось в английском языке в XIX веке со значением «лица, занятые в какой-либо сфере деятельности» [17].

Важным событием для международного воздушного права является создание Международной организации гражданской авиации (ИКАО) – *The International Civil Aviation Organization (ICAO)*. Название данной организации относится к аббревиациям в терминологии международного воздушного права. Данный документ (ИКАО) содержит специальный словарь, совмещающий в себе всю терминологию гражданской авиации на 6 языках [8].

Следует отметить, что **третий этап** определяется периодом с 1944 года до 1971 года. Выявлено, что в данный период отмечается появление в терминосистеме новых юридических понятий, так как возникла необходимость в регулировании возникающих правонарушений в сфере международного воздушного права.

В 1948 году в Женеве была принята Конвенция о международном признании прав на воздушном судне [9]. Причиной для принятия данной конвенции является установление круга прав на воздушное судно, что привело к появлению соответствующего термина – *rights in aircraft* (права на воздушное судно). Как показывает анализ, термин *right*, имеющий германское происхождение, закрепился в юридической сфере значительно раньше, но развитие экономических, политических и т.д. отношений между государствами привело к появлению терминов, необходимых для унификации правил и законодательных документов международного воздушного права, что повлекло за собой появление в данной сфере

терминов, используемых в юридической сфере деятельности [17].

Для нашего исследования также представляет интерес тот факт, что данная конвенция определяет понятие *aircraft* (воздушное судно) как основную семантическую составляющую понятий: *engines* (двигатели), *the airframe* (планер), *propellers* (лопастные винты), *radio apparatus* (радиоаппаратура) и др., – независимо от того, установлены они на самом воздушном судне или отделены от него, т.е. *aircraft* – родовое понятие по отношению к приведенным выше терминам.

В Риме в 1952 году была подписана Римская конвенция, в ходе которой было дано четкое определение термину *the operator of the aircraft* (эксплуатант воздушного судна) [10]. Это позволяет утверждать о том, что именно в это время было закреплено данное понятие в терминосистеме международного воздушного права. Можно предположить, что данный термин необходим для идентификации лица, эксплуатирующего судно и привлечения его к ответственности.

В ходе исследования также выявлено, что конвенцией об открытом море, подписанной в 1958 г. были закреплены термины: *freedom to fly over the high seas* (свобода полетов над открытым морем) и *the right of hot pursuit* (право преследования «по горячим следам») [15]. Это связано с тем, что статус воздушного пространства над морской территорией не был определен, что потребовало закрепления конкретных понятий в терминосистеме. Кроме того, термин *hot pursuit* (преследование «по горячим следам») также относится к правовой сфере деятельности. Важно отметить, что в сфере международного воздушного права данный термин используется для обозначения погони за пиратскими воздушными суднами.

В терминосистеме международного воздушного права также отдельно выделяется термин *Antarctica* (Антарктика), как непосредственно связанный с Договором об Антарктиде, заключенным между государствами в 1959 г. [12]. Следует отметить, что в результате анализа также определены некоторые топонимы, т.е. географические названия, входящие в терминологию международного воздушного права, например: *strait of Gibraltar* (Гибралтарский пролив), *Arctic* (Арктика) и др.. Такие наименования вводятся в терминосистему для того, чтобы обозначить какую-либо территорию, к которой относится тот или иной правовой документ.

Считаем необходимым отметить, что Монреальской конвенцией 1971 года [8] вводится термин *air waybill*, который является синонимом вышеупомянутому термину *air consignment note* (авиагрузовая накладная). Считаем, что произошло сокращение термина, связанное с необходимостью конкретизации

понятия, придания ему более узкого значения в современных реалиях.

К терминам, появление которых отмечается примерно в 60-х годах XX века следует отнести термин *air piracy* (воздушное пиратство). Термин *piracy* (пиратство) по отношению к воздушным суднам упоминается в Конвенции об открытом море 1958 г. [15]. Этимологический анализ показал, что слово *piracy* (от лат. *piratia*) появилось в английском языке в XV в. и означало «ограбление на море» [17]. В сфере международного воздушного права данный термин соотносится с угонами, захватами и другими подобными преступлениями в отношении воздушного судна. Необходимо также отметить, что один из вопросов 24-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН назывался *piracy in the air* (пиратство в воздухе) [14]. Этот вопрос, действительно, относился к актуальным из-за участвовавших угонов воздушных судов в 1969-1970 гг., о чем свидетельствует принятие Гаагской конвенции в 1970 году, в заголовке которой используется термин *unlawful seizure of aircraft* (незаконный захват воздушного судна) [4], который можно считать синонимом термина *piracy* (пиратство). Анализ материалов показал, что термин *air piracy* («воздушное пиратство») используется в общелитературном языке, в правовых документах предпочитают его синоним – *unlawful seizure* (незаконный захват). Можно предположить, что это связано с тем, что слово *seizure* имеет более конкретное значение, чем *piracy*.

Современный этап, выделенный в истории международного воздушного права, отмечается с 1972 года по настоящее время. Появление терминов в данный период связано с политической, экономической и социальной ситуацией в мире. Прежде всего, в данном периоде истории международного воздушного права следует отметить конвенцию ООН по морскому праву, принятую в 1982 году [15]. Данная конвенция сыграла роль в формировании правового режима не только в морской территории, но и в том числе воздушном пространстве над ней, что привело к появлению новых понятий в терминосистеме: *safety zone* (безопасная зона), *air routes* (воздушные коридоры пролета), *exclusive economic zone* (исключительная экономическая зона), *archipelagic passage* (архипелажный пролет) и др.

Важным для истории развития терминосистемы международного воздушного права является Договор по открытому небу 1992 года. В связи с необходимостью регулирования разведывательных полетов договором вводятся такие понятия как: *observation flight* (наблюдательный полет), *transit flight* (транзитный полет), *passive quota* (пассивная квота), *active quota* (активная квота), *maximum flight distance* (максимальная дальность полета), *sensor* (аппаратура наблюдения), *ground resolution*

(разрешающая способность на местности), *observation period* (период наблюдения), *flight monitor* (бортконтролер), *flight representative* (летный представитель), *mission plan* (план миссии), *flight plan* (план полета) и *Open Skies airfield* (аэродром открытого неба), *observation aircraft* (самолет наблюдения) и др. [16].

Развитие ядерной промышленности и появление новых угроз для гражданской авиации стали причиной для подписания Пекинской конвенции в 2010 году [13]. В связи с этим в терминосистему международного воздушного права переходят термины из химической и ядерной промышленности: *toxic chemical* (токсичный химикат), *radioactive material* (радиоактивный материал), *nuclear material* (ядерный материал), *precursor* (прекурсор) и *chemical weapon* (химическое оружие), которые необходимы для идентификации угрожающего жизни элемента на борту воздушного судна.

Следует отметить, что в настоящее время терминосистема международного воздушного права продолжает активно развиваться. Этому способствуют политические, экономические, военные и социальные конфликты между государствами. Анализ источников современных источников СМИ показал, что в связи с современной политической ситуацией в мире появились следующие наименования: *closure of airspace* (закрытие воздушного пространства), *to close the sky* (закрыть небо), *air dominance* (господство в небе), *unfriendly skies* (недружественное небо), *airspace ban* (запрет на полет в воздушном пространстве), *to refuse entry to airplanes* (отказывать во въезде самолетам), *empty skies* (пустое небо), *to ban from airspace* (запретить доступ к воздушному пространству), *divided sky* (разделенное небо) и др.

Следовательно, становление терминосистемы международного воздушного права берет начало с XVIII века и продолжает активно развиваться до настоящего времени. За историю его развития было подписано множество конвенций, в результате которых постоянно вводились и вводятся новые понятия в терминосистему международного воздушного права. С течением времени терминология усложнилась, некоторые термины приобрели новые значения.

В заключении следует отметить, что история формирования терминосистемы международного воздушного права включает в себя четыре этапа, каждый из которых имеет свои особенности, выражающиеся в появлении определенных понятий и номинирующих их терминов. Выявлено, что наиболее активное развитие терминологии международного воздушного права отмечается после принятия Чикагской конвенции 1944 г., Чикагской конвенции 1994 г., ИКАО которые являются основными документами, включающими в себя множество новых понятий и дефиниций.

ЛИТЕРАТУРА

1. Milde M. International Air Law and ICAO. — Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. — 466 p.
2. Tang Ut F. Air Law. URL: <https://www.dsaj.gov.mo/showpdfs/4947.pdf> (дата обращения 20.12.2021).
3. Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation Signed at Paris, October 13, 1919 (Paris Convention). URL: http://library.arcticportal.org/1580/1/1919_Paris_convention.pdf (дата обращения: 09.08.2022).
4. The Hague Rules of Air Warfare. URL: http://lawofwar.org/hague_rules_of_air_warfare.htm (дата обращения: 09.08.2022).
5. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 (Warsaw Convention). URL: <https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/doc.html#20> (дата обращения: 09.08.2022).
6. Convention on Assistance and Salvage of Aircraft or by Aircraft at Sea. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/147639649.pdf> (дата обращения: 09.08.2022).
7. Chicago Convention. Convention on the International Civil Aviation. URL: <https://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx> (дата обращения: 09.08.2022).
8. International Civil Aviation Vocabulary / ICAO. —Montreal, 2007. — 832 p.
9. Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft (Geneva Convention). URL: <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-01/recognition-rights-aircraft.xml> (дата обращения: 09.08.2022).
10. Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, Signed at Rome, on 7 October 1952 (Rome Convention 1952). URL: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/rome1952.pdf> (дата обращения: 09.08.2022).
11. Convention on the High Seas, Done at Geneva on 29 April 1958. URL: <https://www.legal-tools.org/doc/7b4abc-1/pdf/> (дата обращения: 09.08.2022).
12. The Antarctic Treaty (1959). URL: <https://www.bas.ac.uk/about/antarctica/the-antarctic-treaty/the-antarctic-treaty-1959/> (дата обращения: 09.08.2022).
13. Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation, Done at Beijing on 10 September 2010. URL: https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing_convention_multi.pdf (дата обращения: 09.08.2022).
14. General Assembly, 24th session. URL: https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/a24_0_0.pdf (дата обращения: 09.08.2022).
15. United Nations Convention on the Law of the Sea. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата обращения: 09.08.2022).
16. Treaty on open skies. URL: <https://www.osce.org/files/f/documents/1/5/14127.pdf> (дата обращения: 09.08.2022).
17. Stevenson A. Oxford Dictionary of English. 3rd ed. N-Y: Oxford University Press, 2010. — 2112 p. 18-19.

© Закирова Елена Сергеевна (zes.64@mail.ru), Виноградова Ольга Сергеевна (olgawin@yandex.ru),
Медведева Екатерина Павловна (MedKetrin94@gmail.com).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»