

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КОМЕРЦІЙНИХ ПРАВ У МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ

У статті досліджується проблема правового регулювання комерційних прав у міжнародному повітряному праві. Аналізуються нормативно-правові акти щодо прав, які надані однією державою іншій, відповідно до яких призначені перевізники мають право виконувати перевезення пасажирів, багажу і вантажу по встановлених міжнародних повітряних маршрутах відповідно до двосторонніх угод про повітряне сполучення.

Ключові слова: комерційні права, польоти, свободи повітря, перевізник, пасажир, вантаж, багаж, літак, маршрут.

Н. В. Жмур

Правовое регулирование коммерческих прав в международном воздушном праве

В статье исследуется проблема правового регулирования коммерческих прав в международном воздушном праве. Анализируются нормативно-правовые акты о правах, предоставленных одним государством другому, в соответствии с которыми назначенные перевозчики имеют право выполнять перевозки пассажиров, багажа и груза по установленным международным воздушным маршрутам в соответствии с двусторонними соглашениями о воздушном сообщении.

Ключевые слова: коммерческие права, полеты, свободы воздуха, перевозчик, пассажиры, груз, багаж, самолет, маршрут.

N. Zhmur

Legal regulation of commercial rights in international air law

In the article analyzes problem of legal regulation of commercial rights in international air law. Analyzed normatively-legal acts of rights, which have been given from one country to another, under which appointed carriers have rights to carry out transportation of passengers, luggage and freight by established international air routes according to reciprocal contract about air connection.

Key words: commercial rights, flights, freedom of the air, carrier, passengers, freight, luggage, plane, route.

Постановка проблеми та її актуальність.

При виконанні регулярних та нерегулярних повітряних перевезень перевізник гостро потребує отримання прав на перевезення, які дозволяли б йому експлуатувати міжнародні повітряні лінії ефективно, економічно, з вигодою для себе. Щоб отримати максимальний комерційний ефект від експлуатації міжнародних маршрутів, призначеному перевізнику необхідно мати комплекс прав, що надають йому можливість виконувати різні варіанти перевезень в інші країни. Тісний зв'язок таких прав з комерцією зумовили формування в міжнародному повітряному праві групи комерційних прав, що утворюють права на перевезення.

За своєю юридичною природою комерційні права прямо пов'язані з економікою міжнародних перевезень. Щоб отримувати від них доходи, авіаперевізник повинен мати право висаджувати, вивантажувати і брати на борт пасажирів, вантажі і пошту на території тих країн, куди виконується перевезення. Однак у силу суверенітету такого роду комерційна діяльність іноземних перевізників підпадає під юрисдикцію держави, і її проведення допускається тільки з його дозволу, яке вбирається в різні види комерційних прав.

Право на перевезення – також складова частина права доступу до ринку, що охоплює комерційні права, надані державами призна-

ченим перевізникам для здійснення перевезень пасажирів, вантажу та пошти на дозволеному повітряному судні за встановленим маршрутом, по якому здійснюється міжнародне повітряне повідомлення. Ці права не надаються автоматично слідом за отриманням дозволу на міжнародні польоти. Все залежить від домовленостей на цей рахунок між відповідними державами, досягнутими в рамках двосторонніх угод про повітряне сполучення.

Аналіз досліджень і публікацій. Питання комерційного використання повітряного простору та становлення комерційних прав в українській науці міжнародного права висвітлювалися фрагментарно і розглядалися як частина інституту правового регулювання повітряних сполучень. Слід відмітити, що залишилася поза межами досліджень українських та радянських учених-юристів важлива проблема надання доступу до ринку міжнародних повітряних перевезень.

Серед зарубіжних фахівців питаннями становлення та конвенційного закріплення комерційних «свобод повітря», тією чи іншою мірою, займалися такі вчені, як П. Фошіль, Г. Гудмен, Ч. Бін, С. Купер, К. Шоукрос, К. Бьюмонт, О. Лісіцин, М. Лемуан, М. ле Гофф, Н. Матеєско, Я. Шенкман, Г. Васенберг, П. Демпсі, Р. Авейратн, П. Мендес де Леон, Д. Ліпман, Л. Вебер та інші.

Метою даного дослідження є виявлення особливостей комерційних прав на підставі аналізу нормативно-правових актів і навчально-наукової літератури.

Виклад основного матеріалу. Комерційні права – це дозвіл іноземному авіапідрприємству, який одна держава надає іншій на здійснення комерційної діяльності у своєму повітряному просторі, тобто дозвіл на здійснення повітряного перевезення пасажирів, вантажу та пошти. Зміст комерційних прав складає виконання повітряних перевезень між пунктами, розташованими на територіях різних країн, а також у межах однієї держави [1, с. 124]. Умовами використання комерційних прав є допустимі об'єми перевезень (частота руху, надані ємності). Частіше за все конкретний зміст комерційних прав та умови їх використання формулюються в

додатках до угоди чи в спеціальних протоколах, що становлять його невід'ємну частину та час від часу переглядаються і уточнюються.

Право на здійснення перевезення виражається у вигляді погодженого технічного чи географічного опису або об'єднання таких описів, у яких зазначається, хто чи що може перевозитися на дозволеному повітряному судні на встановленому маршруті або його частині [2, р. 4.1-2]. Комерційні права поділяють на умовні категорії, які отримали назву «свободи повітря».

Перша «свобода повітря», згідно зі статтею 1 розділу 1 Угоди про транзит по міжнародних повітряних лініях 1944 року, – це «право чи привілей у відношенні регулярного міжнародного повітряного сполучення, яке надається однією державою іншій державі чи державам, здійснювати проліт через його територію без посадки» [3]. Ця «свобода повітря» забезпечує проліт території держави без посадки на цій території та, як наслідок, не містить жодних прав на здійснення перевезень. У той же час вона дозволяє виконувати перевезення в третій країні за умови існуючих домовленостей з цими третіми державами. В цьому й полягає її допоміжний характер. Тому сама по собі, окремо взята, не підкріплена угодами з третіми країнами, які передбачають здійснення перевезень, як зазначає російський юрист-міжнародник В. С. Грязнов, вона не має великого значення [1, с. 126].

Друга «свобода повітря» згідно з тією ж статтею 1 розділу 1 Угоди, – це «право чи привілей у відношенні регулярного міжнародного повітряного сполучення, яке надається однією державою іншій державі чи державам, здійснювати посадку на своїй території з некомерційними цілями» [3]. Це, як правило, заправка повітряного судна паливом, проведення непередбачуваного необхідного ремонту чи здійснення аварійної посадки. Така посадка може здійснюватися в деяких випадках на виконання вимоги держави до входу в національний повітряний простір перед продовженням польоту в пункт перевезення в цій державі. Термін «посадка з некомерційними цілями» у відповідності зі статтею 96 Чиказької конвенції

означає «посадка з будь-якою метою, іншою, ніж прийняття на борт або вивантаження пасажирів, вантажу чи пошти», незалежно від того, перевозяться пасажирів, вантаж або пошта за винагороду чи ні [4]. Тому не слід розглядати таку посадку як комерційну внаслідок тимчасового вивантаження транзитних пасажирів, вантажу або пошти, якщо посадку необхідно здійснити через технічні умови чи для зручності виконання польоту. Ця «свобода», як і перша, не містить жодних прав на здійснення перевезення та має також допоміжний характер, забезпечуючи виконання перевезень у треті країни. До того ж в Угоді про транзит ідеться лише про посадку з некомерційними цілями та не говорить про проліт території, оскільки мається на увазі, що зазначена Угода застосовується в цілому, тобто її учасники надають один одному і першу «свободу» – проліт території, і другу – посадку з некомерційними цілями на цій території.

Відмітимо, що на практиці ж при укладанні двосторонніх угод вищезазначені дві «свободи» набули самостійного значення та можуть бути надані окремо: чи лише проліт території без посадки (перша «свобода»), чи проліт території з некомерційною посадкою в певному пункті (пунктах). Можливі випадки, коли перша «свобода» надається при польотах в одні країни (пункти в них), а друга – при польотах в інші країни (пункти в них). Нарешті, ці свободи можуть надаватися одночасно. Використання цих «свобод» може обмежуватися певною кількістю рейсів та може здійснюватися у напрямку певних, оговорених в угоді, країн чи географічних районів. Перші дві «свободи повітря» вважаються технічними.

Третя «свобода повітря» згідно зі ст. 1 розділу I Угоди про міжнародний повітряний транспорт – це право чи привілей при міжнародних регулярних повітряних перевезеннях, що надається однією державою іншій, висаджувати пасажирів, вивантажувати пошту та вантаж, які були взяті на території держави-реєстрації літака.

Четвертою «свободою повітря» є право чи привілей при міжнародних регулярних повітряних перевезеннях, що надається однією держа-

вою іншій, приймати на борт на території першої держави пасажирів, пошту та вантаж, що слідує у державу-реєстрації авіаперевізника.

Третя та четверта «свободи», як правило, окремим не надаються. До того ж ці права можуть бути застосовані лише до таких перевезень, які здійснюються за раціональними прямими маршрутами «у» чи «з» держави, чію національність має повітряне судно. Тобто, ці «свободи» не застосовуються до складних комбінованих обхідних маршрутів. Як ми бачимо з визначення цих «свобод» в Угоді про міжнародний повітряний транспорт, мова йде про перевезення, що мають своїм пунктом відправлення чи призначення конкретні країни. Насправді ж, практика трактує ці «свободи» таким чином, що мова йде про право перевізника виконувати перевезення між конкретними країнами, при цьому самі перевезення можуть починатися чи закінчуватися зовсім в інших країнах. Виконання цих «свобод», як правило, обмежується ємністю, встановленням визначеної частоти (наприклад, не більше трьох разів на тиждень), дозволом використовувати лише певні типи повітряних суден чи літаки однакової вантажопідйомності [5, с. 28]. Такі обмеження встановлюються в самій угоді про повітряне сполучення. Частіше за все це робиться в документі, що є її невід'ємною частиною (протокол, відомчий дозвіл на виконання польотів та ін.). Іноді трапляються обмеження кількості місць, які можуть бути надані на рейс чи протягом певного проміжку часу при використанні цих «свобод повітря».

П'ята «свобода повітря» – це право чи привілей при міжнародних регулярних повітряних перевезеннях, що надається однією державою іншій, вивантажувати або приймати на борт на території першої держави пасажирів, пошту та вантаж, що слідує із третьої країни чи до неї. Права п'ятої «свободи повітря» (в повному об'ємі «будь-які треті країни») надаються дуже рідко. Зазвичай оговорюються конкретні треті країни, пункти в них, рідше – географічні регіони. Визначаються об'єми перевезень (частота польотів, типи повітряних суден). Деякі автори розрізняють п'яту «свободу» між пунк-

тами в країні-партнері по угоді та проміжними пунктами на маршруті польотів до цієї країни та п'яту «свободу» між пунктами в країні-партнері по угоді і пунктами за її межами. Як відмітив відомий російський юрист-міжнародник В. Д. Бордунов: «що такий поділ є виправданим лише стосовно отримання прав на виконання відповідних польотів (з проміжними посадками на маршруті чи в пункти за межами цієї країни), але несуттєвим із точки зору об'ємів наданих прав на перевезення, вважає» [6, с. 133]. Дійсно, права не залежать від того, чи знаходиться відповідна третя країна, до якої такі права надані, на маршруті польотів, чи за межами країни-партнера по угоді.

Відмітимо, що на практиці використовується урізана п'ята «свобода», яка називається стоп-овер, тобто право перевозити пасажирів із зупинкою в пункті, який розташований на маршруті польоту, з правом подальшого перевезення пасажирів до пункту призначення в третій країні. Відмінність стоп-оверу від повної п'ятої «свободи» полягає в неможливості перевозити з країни-партнера по угоді в третю країну, чи навпаки, пасажирів, для яких пункт в країні-партнері по угоді є пунктом відправлення чи призначення. Можна перевозити лише пасажирів, який робить зупинку у цьому пункті, та, як наслідок, був залучений до перевезення в іншій країні. Розрізняють стоп-овер на маршруті та стоп-овер поза маршрутом.

Стоп-овер на маршруті – це право авіа-підприємства перевозити пасажирів із зупинкою в пункті проміжної посадки, де цьому авіа-підприємству надане таке право. Згідно п. 1 «в» Акту про заснування Міжнародної асоціації повітряного транспорту від 18 грудня 1945 року авіапідприємство включає в себе таких осіб: корпоративні та некорпоративні підприємства, компанії, фірми, співтовариства, товариства та асоціації, які здійснюють чи будуть здійснювати відкриті для загального користування регулярні повітряні сполучення, маючи на це відповідні повноваження, з метою перевезення пасажирів, пошти та вантажу [6, с. 132]. Зупинка згідно стоп-оверу на маршруті може бути зроблена на невизначений термін, але не більше одного року, впродовж якого зберігається термін дії

квитка. Після зупинки перевезення може продовжуватися тим самим перевізником до кінцевого пункту. Квиток на таке перевезення повинен оформлюватися завчасно до вильоту з пункту відправлення.

Стоп-овер поза маршрутом відрізняється від стоп-овера на маршруті, головним чином, у наступному. Перевезення пасажирів до пункту, де таке право надано, та з цього пункту може здійснюватися різними перевізниками, а не одним й тим самим, як при стоп-овері на маршруті [6, с. 132].

Встановлення третьої, четвертої та п'ятої «свобод повітря», що відрізняються між собою національними пунктами відправлення та призначення, а не однієї «свободи» для взяття на борт чи вивантаження при здійсненні міжнародних повітряних перевезень на території будь-якої держави, що підписалася, викликало відповідну розробку концепції «володіння» парою держав (та їх авіакомпаніями) по відношенню до взяття на борт, перевезення на території однієї держави та вивантаження на території іншої. Ця концепція була підсилена Бермудськими принципами 1946 року шляхом встановлення верховенства та права основного «володіння» кожною парою держав по відношенню до таких перевезень і була обґрунтована для поширення на перевезення пасажирів, вантажу та пошти, що беруться на борт чи вивантажуються на територіях третій країн [2, р. 4.1–14].

Часто при визначенні виду «свободи» по відношенню до конкретних перевезень чи частини перевезень виникають труднощі. Деякі держави визначають види перевезень за їх фактичним пунктом призначення та відправлення. Тобто пункт відправлення та призначення визначається відповідно до квитка чи авіавантажної накладної, де пунктом відправлення є перший пункт, згаданий у транспортному документі, а пунктом призначення – останній пункт при перевезенні чи пункт, що знаходиться на найбільшій відстані від пункту відправлення при перевезенні туди й назад. Інші держави визначають тип «свободи» відповідно до пунктів відправлення та призначення на польотному купоні чи ділянці рейсу, тобто пунктом відправлення є будь-який пункт посадки (першої чи на маршруті), де відбувається прийняття

на борт повітряного судна, що здійснює рейс, а пунктом призначення є перший відповідний пункт, де відбувається вивантаження. Незалежно від того, де почалося перевезення і де закінчиться це перевезення в кінцевому результаті згідно квитка чи авіавантажної накладної [2, р. 4.1–11]. Третю, четверту та п'яту «свободи повітря» економічного характеру прийнято ще називати «свободами» комерційної діяльності авіапідприємств.

Під так званою шостою «свободою повітря», Міжнародна організація цивільної авіації характеризує всі «свободи» за межами п'ятої як «так звані», тому що тільки перші п'ять «свобод» конвенційно закріплені та офіційно визнані у міжнародному договорі) розуміється право чи привілей при міжнародних регулярних повітряних сполученнях здійснювати перевезення між двома іншими державами через країну-реєстрації перевізника [7, с. 129]. Слід відмітити, що ця «свобода повітря», на відміну від перших п'яти свобод, не входить в Угоду про міжнародний повітряний транспорт.

Виникнення цієї свободи пов'язано із зростанням об'ємів перевезень та маршрутів. Можливості авіакомпаній щодо залучення різних видів перевезень між двома іноземними країнами через їх держави-реєстрації також розширювалися. З урахуванням подальшого закріплення концепції так званого національного «володіння» перевезеннями, яке впливає з двостороннього процесу обміну правами на доступ до ринку, визначення «вільної» класифікації перевезень через так званий «вітчизняний міст» (здійснення перевезень через територію держави-реєстрації повітряного судна) стало неминучим. Замість визнання того, що такі перевезення між двома іноземними державами є похідними перевезеннями за п'ятою «свободою», на яку вони можуть не мати права, держави, авіакомпанії яких отримали переваги від таких перевезень через «вітчизняний міст», розробили концепцію нової «свободи», так званої шостої «свободи повітря». Автори цієї нової концепції дотримувалися думки, що така «свобода» є комбінацією четвертої та третьої «свобод» [2, р. 4.1–14]. У відповідності з таким визначенням, перевезення, що починаються у

другій державі, здійснюються за четвертою «свободою» у державу-перевізника, а потім за третьою «свободою» – у державу кінцевого пункту призначення. При такому підході на підставі цього визначення перевезення є «основними» для перевізника, який здійснює перевезення через «вітчизняний міст», на кожному проміжку маршруту.

Відповідно, друга та третя держави-учасниці, в тій мірі, в якій це стосується можливості залучення «своїх» законних перевезень (та оскільки їх власні авіаперевізники мають обмежені можливості чи зовсім їх не мають щодо залучення перевезень, які здійснюються через «вітчизняний міст», на інших ринках), мають законне право стверджувати, що так звана шоста «свобода повітря» є нічим іншим, як п'ятою «свободою», та що такі перевезення можуть у кращому випадку мати лише «похідне» підґрунтя для провізної ємності, що надається перевізником, який здійснює перевезення через «вітчизняний міст» [2, р. 4.1–14]. Незважаючи на такі зауваження, перевезення через «вітчизняний міст» за шостою «свободою» продовжують приваблювати перевізників, але за наявності у них принаймні двох факторів: територія його країни за своїм географічним положенням дозволяє це здійснювати та відповідні потоки перевезень містять певні характеристики.

Перший фактор для здійснення шостої «свободи» через «вітчизняний міст» є географічним та відіграє основну роль, оскільки лише ті держави, що мають зручне розташування на достатньо прямих маршрутах між іншими державами, в яких починається чи закінчується значний об'єм перевезень, мають можливість виступати в якості «вітчизняного моста» [2, р. 4.1–15].

Так звана сьома «свобода повітря» – право чи привілей при міжнародних регулярних повітряних перевезеннях, що надається однією державою іншій, здійснювати перевезення між територією держави, яка надала таке право, та територією третьої країни без будь-якої вимоги про включення в таке перевезення якого-небудь пункту на території приймаючої держави [7, с. 129]. Тобто для даного виду обслуговування немає необхідності бути пов'язаним чи

бути продовженням будь-якого обслуговування з держави реєстрації перевізника чи в цю країну.

Під так звану восьмою «свободою повітря» розуміється право чи привілей при міжнародних регулярних повітряних перевезеннях здійснювати каботажні перевезення між двома пунктами на території держави, що надала таке право, за маршрутом, який починається чи закінчується на території держави реєстрації іноземного перевізника, чи (у зв'язку з сьомою «свободою повітря») за територією держави, що надала таке право [2, р. 4.1–12]. Відома також як «послідовний каботаж».

Дев'ята «свобода повітря» – це право чи привілей здійснення каботажних перевезень державою, що надала таке право, за маршрутом, який повністю проходить територією держави, що надала таке право [2, р. 4.1–12]. Відома як «автономний каботаж».

Правом на каботаж є право чи привілей, що надається іноземній державі чи іноземному перевізнику, здійснювати заборонені в інших випадках каботажні перевезення. Дрібний каботаж включає перевезення між двома аеропортами, що знаходяться на території однієї держави. Великий (значний) каботаж включає перевезення між державою та її несуміжною територією. Слід зазначити, що терміни «каботаж» чи «каботажні перевезення», що використовуються при визначенні «свобод повітря», походять з морської термінології про заборону каботажного плавання іноземних перевізників та заборону перевезень, які можуть вважатися аналогічними внутрішнім перевезенням, тобто перевезенням, що здійснюються за єдиним транспортним документом (квитком чи вантажною накладною), де не передбачаються пункти відправлення, стоп-овери чи пункти призначення, які знаходяться поза територією держави.

У Чиказькій конвенції право каботажу обмежується змістом статті 7 частини 2. Так, учасники конвенції зобов'язалися «не вступати в будь-які угоди, що спеціально надають привілей такого роду на винятковій основі будь-якій іншій державі чи авіакомпанії, та не отримувати таких привілеїв на винятковій основі від іншої держави» [4]. Тобто, якщо дозвіл на каботажні перевезення буде наданий хоча б

одній державі, будь-яка інша держава, що є членом ІКАО, має право претендувати на отримання такого ж права, посилаючись на статтю 7 Чиказької конвенції.

Проте іноді держави укладають угоди, що порушують норми статті 7 Чиказької конвенції.

Висновки. Отже, можемо зробити висновок, що доступ до ринку повітряних перевезень є найбільш важливим елементом системи регулювання міжнародного повітряного транспорту. Оскільки для авіаперевізників доступ до ринку повітряних перевезень полягає в характері та ступені основних прав, які надаються відповідним правомочним органом іноземної держави. Тому слід відмітити, розрізняють три складові такого доступу, а саме: комерційні, маршрутні та експлуатаційні права. Останні дві складові нерозривно пов'язані з комерційними правами, які відіграють головну роль при міжнародних повітряних перевезеннях та, в силу своєї природи, становлять головну складову доступу до ринку. Адже без надання комерційних прав використання маршрутних та експлуатаційних прав не є можливим.

Література

1. *Грязнов В. С.* Некоторые тенденции международно-правового регулирования воздушного транспорта / В. С. Грязнов // Московский журнал международного права. – 1996. – № 1. – С. 113-140.
2. *Регулирование* международного воздушного транспорта: Руководство. Международная организация гражданской авиации. Издание второе – 2004 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://docviewer.yandex.ua/?url=http%3A%2F%2Fwww.aviadocs.net%2Ficaodocs%2FDocs%2F9626_cons_ru.pdf&name=9626_cons_ru.pdf&lang=ru&c=56f0a8fa517d&page=1
3. *Про міжнародну цивільну авіацію:* Конвенція 1944 р. [Електронний ресурс] / Сайт Верховної Ради України. Міжнародний документ. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_038/print1458613097418882
4. *О транзите* при международных воздушных сообщениях: Соглашение, 1944 г. Документ ИКАО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://aviadocs.net/icaodocs/Docs/7500%20%28Transit%20agreement%20-%20two%20freedoms%29.pdf>

5. *Актуальные* вопросы международного воздушного права / под ред. А. С. Пирадова. – М.: Международные отношения, 1973. – 200 с.

6. *Международное* воздушное право: в 2 т. / А. П. Мовчан, Ю. Н. Малеев, В. Д. Бордунов и др. – М.: Наука, 1980. – Т. 1. – 351 с.

7. *Малеев Ю. Н.* Международное воздушное право: вопросы теории и практики / Ю. Н. Малеев. – М.: Международные отношения, 1986. – 240 с.

References

1. *Grjaznov V. S.* Nekotoryye tendency mezhdunarodno-pravovogo regulirovaniya vozdušnogo transporta / V. S. Grjaznov // Moskovskij zhurnal mezhdunarodnogo prava. – 1996. – № 1. – S. 113-140.

2. *Regulirovaniye* mezhdunarodnogo vozdušnogo transporta: Rukovodstvo. Mezhdunarodnaja organizatsiya grazhdanskoj avyacyu. Yzdanye vtoroje – 2004 [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupa: <https://docviewer.yandex.ua/?url=http%3A%2F%2Fwww.avi>

adocs.net%2Ficaodocs%2FDocs%2F9626_cons_ru.pdf&name=9626_cons_ru.pdf&lang=ru&c=56f0a8fa517d&page=1

3. *Pro mizhnarodnu* cyvil'nu aviaciju: Konvencija 1944 r. [Elektronnyj resurs] / Sajt Verhovnoi' Rady Ukrai'ny. Mizhnarodnyj dokument. – Rezhym dostupa: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_038/print1458613097418882

4. *O tranzyte pry* mezhdunarodnyyh vozdušnnyh soobshhenyjah: Soglashenye, 1944 g. Dokument YKAO. [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupa: <http://aviadocs.net/icaodocs/Docs/7500%20%28Transit%20agreement%20%20two%20freedoms%29.pdf>

5. *Aktual'nyye* voprosy mezhdunarodnogo vozdušnogo prava / pod red. A. S. Piradova. – М.: Mezhdunarodnyye otnosheniya, 1973. – 200 с.

6. *Mezhdunarodnoe* vozdušnoe pravo: v 2 t. / А. П. Мовчан, Ю. Н. Малеев, В. Д. Бордунов и др. – М.: Наука, 1980. – Т. 1. – 351 с.

7. *Maleev Ju. N.* Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo: voprosy teoryy y praktyky / Ju. N. Maleev. – М.: Mezhdunarodnyye otnosheniya, 1986. – 240 с.