

Деякі аспекти багатостороннього регулювання відносин у повітряній галузі



Марина ПАСКАЛЕЙ, пошукач відділу міжнародного права та порівняльного правознавства Інституту держави і права імені В. Корецького НАН України, молодший науковий співробітник НДІ фінансового права

Ще на початку ХХ сторіччя, коли діяльність у галузі аеронавігації та авіабудівництва тільки розпочиналась, широкого розповсюдження набула теорія «свободи повітря». Особливо наполегливо над цим питанням працювали юристи Франції. Бо ж до початку Першої світової війни Франція була лідером у виробництві літальних апаратів, а також мала колонії в Африці, на Близькому та Середньому Сході. Але, одночасно з теорією «свободи повітря», народжувалася й інша теорія – «державного суверенітету». Вона набувала актуальності під час війни, адже держави мусили захищати свій повітряний простір. Для підготовки проектів нормативних актів та розв'язання правових питань, пов'язаних із швидким розвитком повітроплавання, у 1909 році починає роботу Міжнародний юридичний комітет авіації.

1910 року з ініціативи Франції відбулася Міжнародна конференція з аеронавігації, у якій брала участь 21 держава. Її було скликано саме для розгляду міжнародних аспектів польотів через державні кордони. Хоча за підсумками цієї конференції згоди досягнуто не було, проте сформована на ній концепція про суверенітет держави над своїм повітряним простором лягла в основу регулювання авіаційної діяльності.

З 1911 року деякі європейські держави почали запроваджувати обмеження пересування над своєю територією іноземних повітряних суден. Це було фактично визнанням принципу державного суверенітету над повітряним простором. У 1913 році Франція направила Німеччині ноту, в якій виступала проти несанкціонованого перетинання повітряного кордону німецькими військовими суднами. У результаті 23 червня 1913 року було укладено угоду, в якій зазначалося, що і французькі, і німецькі військові повітряні судна виконуватимуть перельоти над іноземною територією лише з дозволу. Ця угода була першим документом, який відіграв значну роль у становленні позицій держав з режиму повітряного простору, розташованого над державною територією.

Так, на дипломатичній конференції 1919 року було розроблено проект документа з 43 статей та 3 додатків, що став після його затвердження Вищою радою Міжнародної конвенції про регулювання повітряного сполучення Паризькою конвенцією з регулювання повітряної навігації, яка була відкрита для підписання у Парижі 13 жовтня 1919 року. Конвенція набула чинності 11 червня 1922-го, після того, як її підписали 27 держав. Завдання з виконання, застосування та оновлення Паризької конвенції було покладено на Міжнародну комісію з аеронавігації (ICAN).

Однак, незважаючи на те, що Паризька конвенція 1919 року в ст. 1 закріпила повний і виключний суверенітет кожної держави над повітряним простором, у ст. 2 було встановлено: «Кожна держава, яка домов-

ляється, зобов'язується у мирний час дозволяти вільний переліт над своєю територією повітряним суднам інших держав, які домовляються, а також перетинати без посадки повітряний простір над іншими державами».

У цей період для регулювання міжнародного повітряного пересування широкого розповсюдження набувають спеціальні технічні норми. Їх закріплено у восьми додатках до Конвенції. Питання, які стосуються тлумачення технічних правил, належать до функцій Міжнародної комісії з повітряної навігації. Цю комісію утворили відповідно до Паризької конвенції, а підпорядковувалася вона Лізі Націй. Отже, якщо поставало питання стосовно тлумачення технічних правил, то комісія більшістю голосів приймала рішення, яке повинні були виконувати всі учасники Конвенції. Проте Конвенція 1919 року, хоча й була першою спробою загальної міжнародної регламентації в галузі повітряного права, однак мала вигляд документа, який регулював відносини лише між державами-переможницями у Першій світовій війні, бо приєднання до неї колишніх ворожих держав допускалося лише за умови їх вступу до Ліги Націй.

З появою повітряних сполучень всі держави виходили з того, що встановлений до цього часу міжнародно-правовий принцип державного суверенітету означає, що країні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором, який є над її територією – і суходолом, і водним простором. Безперечно, повітряний простір, який належить державі, має статус суверенного повітряного простору, адже він безпосередньо пов'язаний з територією країни, щодо якої держава має повний та виключний суверенітет. Із загального правила виходить, що міжнародні польоти іноземних повітряних суден не можуть здійснюватися у повітряному просторі іншої держави без спеціального на те дозволу цієї держави. Діяльність у повітряному просторі, як правило, зачіпає інтереси кількох держав. Отже, для розвитку подальшої діяльності у повітряному просторі вони мають співпрацю-



вати, а не лише зосереджуватись на питаннях власного суверенітету. Якщо кожна держава знову створюватиме власні національні правила польотів, то це унеможливить міжнародну діяльність у повітряному просторі.

Для подальшого розвитку міжнародного повітряного сполучення 1919 року країни відкрили повітряний простір для цивільних польотів, але за умови отримання дозволу на здійснення такого польоту. Тобто було встановлено дозвільний порядок польотів, який і став основним принципом режиму міжнародних польотів.

Незважаючи на наявні хиби, Конвенція 1919 року стала першою спробою загальної міжнародної регламентації, причому країнам-учасникам дозволялося укласти між собою двосторонні угоди за умови дотримання принципів, нею встановлених. За таких обставин деякі з тих держав, які не ратифікували Паризьку конвенцію, намагалися укласти альтернативні угоди. Так, 1926 року в Мадриді була спроба створити Іберо-американську конвенцію з питань аеронавігації. Її положення були фактично ідентичні з положеннями Паризької конвенції, за винятком того, що в ній передбачалося забезпечення рівності держав, а не виважене голосування. Проте вона так і не набула чинності. 20 лютого 1928 року в Гавані було підписано і відповідно ратифіковано 16 державами Північної та Південної Америки окрему Панамериканську конвенцію про комерційну авіацію (відомішу як Гаванська конвенція). Вона відрізнялася від Паризької конвенції тим, що не містила положень про керівні органи. Проте ці конвенції хоча й було укладено для регулювання міжнародної цивільної авіації, їх застосування передбачалося на регіональному рівні.

Після внесення змін, згідно з Протоколом від 15 червня 1929 року про приєднання Німеччини, що вступила до Ліги Націй у 1926-му, Паризька конвенція 1919 року набула характеру справді загального документа. З 1933-го, коли набував чинності протокол від 15 червня 1929-го, до Конвенції долучилися 53 держави.

Одночасно в багатьох країнах було прийнято закони, які визначали правовий режим повітряного простору над державною територією. Так, створений на підставі рішення першого Конгресу міжнародного повітряного права у 1925 році Міжнародний технічний комітет юристів-експертів з повітряного права (СІТЕЖА) розробив проекти різних міжнародних конвенцій, зокрема і Варшавської конвенції 1929-го та Міжнародного повітряного кодексу.

Переліт Ліндбергом через Атлантику призвів до потреби нового перегляду Конвенції 1919 року. Цей процес перегляду норм, які регулюють повітряну діяльність, розпочався ще до початку Другої світової війни, що значно його затримала, але зацікавлені держави не чекали закінчення воєнних дій, і на запрошення США 53 держави взяли участь у міжнародній конференції в Чикаго, яка проходила з 1 листопада по 7 грудня 1944-го. У результаті було розроблено три основні документи:

- 1) конвенцію про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 року);
- 2) угоду про транзит під час міжнародних повітряних сполучень;
- 3) угоду про міжнародний повітряний транспорт.

Також було розроблено проекти 12 технічних додатків до Чиказької конвенції та стандартну форму двосторонньої угоди.

Паризька конвенція 1919 року, що відобразила принцип управління державного суверенітету (державі належить повний та виключний суверенітет стосовно повітряного простору, що є над його сухоподільною та водною територією), стала загальною початком повітряного права, а деякі з її положень було закріплено в Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, прийнятій в результаті міжнародної конференції в Чикаго 1944 року.

Цією конвенцією було встановлено основні принципи, на яких мала ґрунтуватися міжнародна діяльність цивільної авіації. Крім цього, завдяки Проміжній угоді про міжнародну цивільну авіацію, яку також було вироблено на Чиказькій конференції, створили Тимчасову організацію міжнародної цивільної авіації (ІСІАО). Ця організація, а також її постійний наступник – Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) мали вирішувати питання, пов'язані з міжнародним співробітництвом держав у галузі цивільної авіації, а також виробити (але без успіху) загальнообов'язану угоду, яка була б альтернативою Угоді про міжнародний повітряний транспорт. Згодом основною діяльністю у цій галузі стали переговори, укладання всесвітніх конвенцій з повітряного права, які переважно стосувалися відповідальності та безпеки.

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію набула чинності 7 квітня 1947 року, але лише 14 листопада 1970-го до неї приєднався СРСР. Вона скасовує Паризьку конвенцію 1919 року, а також Гаванську панамериканську конвенцію 1928-го, проте, як і в попередніх документах, у ній визнається дія двосторонніх угод, що відповідають її положенням. Вона є останнім актом чинного права з цього питання.

Нині під поняттям «Чиказька угода» розуміють документ, укладений за стандартною формою двосторонньої міжнародної угоди про повітряний транспорт, яку було розроблено на Чиказькій конференції 1944 року для використання як проміжного заходу з обміну маршрутами та перевізними правами до укладення багатостороннього режиму регулювання повітряного транспорту. Чиказька угода зазвичай не містить положень про місткість і тарифи, при цьому передбачається, що їх виключення має на увазі відсутність регулювання цих питань будь-якою із сторін.

Водночас було підписано дві багатосторонні угоди про комерційні права із регулярного міжнародного повітряного сполучення, що передбачали надання державами права польотів над своїми територіями цивільним повітряним суднам на основі взаємності та здійснення різноманітних видів комерційної діяльності.

Основні відмінності процесу багатостороннього регулювання від, скажімо, національного або двостороннього полягають у залученні більшої кількості суб'єктів, які перебувають у різних державах (уряди, міжнародні організації, компанії); досягнуті угоди мають обмежене забезпечення виконання, а також у процесі багатостороннього регулювання права щодо регулювання використання повітряного транспорту або обміну його доступу на ринок застосовуються вкрай рідко.

Отже, в основу багатостороннього регулювання покладено процес спілкування та взаємодії між окремими державами (на формальних і неформальних зустрічах, які проводяться для обміну інформацією та думками з питань, що становлять спільний інтерес у галузі регулювання або з питань розробки та досягнення угоди про спільну політику та практику стосовно певних аспектів регулювання); між міжнародними організаціями та іншими суб'єктами (наприклад, суб'єкти такої організації або інші організації); між суб'єктами, які беруть участь у міжнародному договорі.

Багатостороння зустріч, як найрозповсюдженіший елемент процесу багатостороннього регулювання, є найтипівішим форумом, що провадиться з питань обміну інформацією, яка становить загальний інтерес у галузі регулювання для суб'єктів різних держав, що беруть у ній участь. Така багатостороння зустріч провадиться також для розробки або досягнення згоди між цими сторонами у спільній політиці або практиці щодо об'єктів регулювання.

Такі зустрічі можуть бути офіційними і неофіційними. Проводять їх, як правило, під егідою міжнародної організації (міжурядової і неурядової), державою або державами (особливо в тих випадках, коли метою такої





зустрічі є створення відповідної організації). У будь-якому разі такі зустрічі мають офіційніший характер, аніж той, що властивий для національного або двостороннього регулювання, бо тут бере участь більша кількість сторін з однаковим статусом, хоча вони, як правило, мають різні точки зору та мету. Через це відсутність узгодженості може зумовлювати непродуктивний перехід з важливого питання на технічні моменти.

Дискусія, обговорення та прийняття рішень під час офіційної зустрічі здійснюється під керівництвом обраного або призначеного голови, який надає право або відмовляє представникові делегації виступити, підбиває підсумки за результатами обговорення конкретного питання, а в разі якщо розв'язання цього питання передбачає прийняття відповідного рішення, визначає доцільність проведення голосування. Рішення дипломатичної конференції можуть бути викладені у заключному акті, тобто документі дипломатичної конференції, який передбачає договір (договори) або інші досягнуті угоди. Договір є кінцевим результатом зустрічі суверенних держав, яка провадилась для юридичного оформлення спільного рішення (політики, стратегії), тобто договір є кінцевим підсумком дипломатичної конференції. Так само як і сама зустріч, процес укладання багатостороннього договору теж розділяється на кілька етапів, до яких належить і наявність підготовчого етапу (певна кількість зацікавлених держав намагаються дійти згоди у розв'язанні певного питання на двосторонньому рівні); попереднє розсилання проекту договору учасникам для ознайомлення та отримання зауважень. Процес укладання міжнародного договору, структура та основні поняття, стадії створення, виконання, припинення або призупинення чинності міжнародного договору регулюється Віденською конвенцією про право міжнародних договорів 1969 року, яка набрала чинності 27 січня 1980 року та виступає основним джерелом міжнародного права стосовно договорів, які укладаються між державами [1].

Як і в національному регулюванні, структура багатостороннього регулювання в галузі повітряної діяльності складається з двох компонентів (організаційний та правовий).

Організаційний компонент передбачає велику кількість міжнародних організацій (до того ж обмеження щодо виду міжнародної організації не передбачаються, тобто сюди входять і всесвітні організації, і регіональні, транс регіональні, вона виходить за межі одного регіону, але ще не є всесвітньою), міжурядові та неурядові, офіційні та неофіційні.

Правовий компонент міститься у багатосторонніх договорах, відповідних резолюціях рекомендаціях та рішеннях міжнародних організацій, які можуть бути обов'язковими або мати рекомендаційний характер для їх учасників тощо. Безперечно, основне місце належить саме договору.

На Чиказькій конференції було також прийнято іще два документи, які є досить важливими в регулюванні діяльності в міжнародному повітряному просторі [2]. Зокрема, це Угода про транзит під час міжнародних повітряних перевезень [3] (також відома як Угода про дві свободи), де передбачено багатосторонній обмін правами на проліт та зупинку без завантаження та розвантаження вантажу або пасажирів на регулярних повітряних сполученнях між державами-учасницями. Україна приєдналася до неї у 1997 році [5]. Інший документ – Угода про міжнародний повітряний транспорт [4] (відома як Угода про п'ять свобод), яка встановлює п'ять «свобод повітря» для регулярних міжнародних повітряних сполучень, але не передбачає положення про справедливу конкуренцію або регулювання обсягів перевезення чи тарифів, яке набуло чинності для 19 держав, 8 з яких згодом його денонсували.

Відповідальності авіаперевізників за пасажирів та вантажоодержувачів присвячено договори так званої Варшавської системи. До них належить Конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 року. Вона об'єднує правила з перевізної документації та відповідальності авіаперевізників. Протокол про зміну Варшавської конвенції, відомий як Гаазький протокол і підписаний у Гаазі 28 вересня 1955 року, вдосконалив та спростив правила, які містилися у Варшавській конвенції про перевізну документацію, а також подвоїв межі відповідальності перевізника перед пасажиром. До Варшавської системи належить Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції для уніфікації деяких правил, які стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особою, котра не є перевізником за договором. Підписано у Гвадалахарі 18 вересня 1961 року. Протокол про зміну Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаної у Варшаві 12 жовтня 1929 року та зміненої протоколом, здійсненим у Гаазі 28 вересня 1955 року, підписаний у Гватемалі 8 березня 1971 року, – покладає на перевізника сувору відповідальність незалежно від вини стосовно тілесного ушкодження та збитків, знищення або втрати багажу. Іще кілька протоколів, якими вносилися зміни та поправки до Варшавської конвенції 1929 року, про заміну «золотого застереження» на вид міжнародних грошей, створених Міжнародним валютним фондом (МВФ) для доповнення використання золота та твердих валют під час врегулювання невідповідностей в міжнародних оплатах (спеціальні права запозичення (СПЗ)), а також доповнення щодо поштових відправлень та вантажу шляхом спрощення документації, яка належить до вантажу, запровадження суворої відповідальності за вантаж та заміни її валютної одиниці на СПЗ без збільшення фактичних меж відповідальності.

Останнім актом, який фактично модернізує та закріплює всі інструменти Варшавської системи і має над ними переважну силу, є Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, укладена в Монреалі 28 травня 1999 року (Doc 9740). Але таке правило діє лише тоді, коли обидві держави є державами-учасницями Конвенції. Ця Конвенція розширює права позивачів у разі смерті або травми пасажирів, які здійснюють міжнародний політ. У тому разі, коли не обидві держави є учасниками Конвенції, то застосовуються положення Варшавської системи, але теж за умови, що обидві держави є її учасницями. 28 травня 1999 року Дипломатична конференція з повітряного права прийняла конвенцію для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, що дістала назву Монреальської конвенції 1999 року [7]. Вона набула чинності 3 листопада 2003 р, після того як її ратифікували 32 держави. Саме ця Монреальська конвенція замінила конвенції, протоколи та угоди Варшавської системи. Такий крок був не просто технічним питанням уніфікації документів складної системи, яка вже стала «втрачати ознаки системності» [8], а й відповідав новим вимогам у галузі міжнародних повітряних перевезень. На відносини між державами у галузі регулювання повітряної діяльності істотний вплив має також визначення виду міжнародного польоту (регулярний чи нерегулярний міжнародний політ). Ці відносини поки що впорядковуються шляхом укладання двосторонніх угод про повітряне сполучення, але процес лібералізації міжнародного повітряного транспорту, який розпочався у 90-х роках ХХ століття, має значний вплив на подальший розвиток діяльності у повітряному просторі.

З появою відносин з приводу оренди повітряних суден з'явилася потреба врегулювати питання оренди в такий спосіб, щоб це не було перешкодою для здійснення міжна-



родних польотів. Так ІКАО було прийнято поправку до ст. 83 Чиказької конвенції 1944 року, завдяки якій міжнародний політ став можливим навіть на орендованому повітряному судні (ст.83-bis). Вона набула чинності 1997 року.

У здійсненні діяльності в міжнародному повітряному просторі, окрім завдань, пов'язаних з польотами, постають ще відносини, пов'язані з перевезенням. Перевезення, як і польоти, виконують наділені відповідними повноваженнями авіаперевізники. Але для здійснення таких перевезень на державному рівні мають бути врегульовані питання, які стосуються перевізної документації й обсягу відповідальності перевізників (Варшавська конвенція 1929 р., Монреальська конвенція 1999 р.).

У нині чинній резолюції Асамблеї ІКАО 9790 йдеться про те, що одним з головних завдань Організації і надалі залишається підтримка принципів та заходів, які сприяли б здійсненню міжнародних повітряних сполучень на основі рівних можливостей, ефективності та економичності, взаємної поваги прав держав, а також з урахуванням загальних інтересів [6]. Тобто йдеться про забезпечення максимально можливого ступеня багатосторонніх підходів до питань комерційних прав для здійснення надійного та економічного міжнародного повітряного сполучення.

В умовах глобалізації та лібералізації авіаційної діяльності та з урахуванням того, що держави, як правило, мають різну мету й політику укладання певних угод у повітряній галузі, застосування багатостороннього підходу в регулюванні діяльності в повітряному просторі є цілком виправданим.


Безперечно, двосторонній підхід до досягнення лібералізації повітряного простору між двома державами виявився корисним, передусім завдяки тому, що багатостороння угода про повітряне сполучення досягається зазвичай з невеликими обмеженнями, що вигідно лише великим та розвинутим компаніям. Тобто такі багатосторонні угоди провокують створення умов для того, щоб авіакомпанії держав, які розвиваються, не мали змоги здійснювати необхідні повітряні перевезення. Це може відбуватися через те, що такі авіакомпанії можуть отримувати допомогу, недостатню для їх подальшої присутності на міжнародному ринку авіаційних перевезень.

Багатостороннє регулювання є менш гнучким порівняно з двостороннім, оскільки перегляд такої багатосторонньої угоди здійснювати значно складніше. Окрім цього, під час укладання багатосторонньої угоди унеможливорюється регулювання конкретних двосторонніх ситуацій і значно знижується можливість держави захищати національного авіаперевізника шляхом застосування певних двосторонніх заходів.

Та водночас двостороннє регулювання спонукає обмеження можливостей до рівня, який є найсприятливішим для більш слабкої сторони, отже, створює обмеження для подальшого розвитку галузі загалом. З огляду на те, що двосторонні угоди містять більше обмежень і щодо діяльності авіакомпаній, і щодо аеропортів та користувачів повітряним транспортом, а це, у свою чергу, стримує розвиток інших галузей (туризм, торгівля тощо), то за допомогою багатостороннього регулювання такі обмеження можуть бути зняті, за винятком найбільш загальних. Беручи до уваги те, що повітряний транспорт на сьогодні є вже достатньо розвиненою галуззю, багатостороннє регулювання може значно ефективніше удосконалити зв'язки між державами з приводу лібералізації повітряного простору шляхом їх приєднання до такої багатосторонньої угоди, без додаткових заходів з укладання нової, тим самим значно скоротивши час та витрати, і сприяючи подальшому розвитку системи повітряного транспорту. В міжнародних повітряних перевезеннях є маршрути, здійснення яких можливе лише за умови кількох зупинок, що значно ускладнює реалізацію двосторонньої угоди про лібералізацію повітряного простору, тому в таких випад-

ках багатостороння угода сприяє врегулюванню умов, пов'язаних з доступом до ринку авіаперевезень. Окрім цього, завдяки багатосторонньому регулюванню діяльності в повітряному просторі рівень стандартизації різноманітних домовленостей у галузі регулювання (наприклад, питання звільнення від митних зборів, безпеки польотів, переказ валюти тощо) має бути значно підвищено.

Багатостороння угода з міжнародного повітряного права, як і з будь-якої іншої галузі, має відповідати загальним правилам, що застосовуються до міжнародної угоди. Тобто вона набуває чинності тоді, коли заздалегідь встановлену кількість ратифікаційних грамот уже здано на зберігання, таку угоду може бути змінено лише з участю конкретно визначеної кількості сторін, що може передбачати певну кількість застережень, приєднання інших держав тощо. Але, виходячи із загальних тенденцій розвитку повітряної галузі у процесі глобалізації, а також для досягнення більшого ступеня ефективності в галузі регулювання, таку угоду можливо укладати і нетрадиційним шляхом, тобто передбачити, що така угода набуває чинності незалежно від кількості ратифікаційних грамот (або іншого підтверджувального документа, приміром, документа про приєднання або про затвердження державами, які брали участь у переговорах), зданих на зберігання (але все ж таки не менше двох) тощо.

Отже, застосування багатостороннього підходу в галузі повітряної діяльності доцільніше, але за умови, що укладання такого багатостороннього договору сприятиме зменшенню (а згодом навіть заміні) великої кількості двосторонніх актів з певних питань у галузі повітряних перевезень, не тільки лібералізації, а й тих, які зачіпають інтереси авіакомпаній та органів, що регулюють їх діяльність, службовців і працівників авіатранспортної галузі, користувачів повітряним транспортом, з урахуванням інтересів туризму та торгівлі. 

Джерела

1. Віденська конвенція про право міжнародних договорів: заява від 23.05.1969 р. – ООН; Конвенція, Міжнародний документ; приєднання від 14.04.1986 на підставі положення 2077-11. – http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_118&c=1
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Чикаго, 07.12.1944: документ ІКАО (Doc ICAO 7300) // Офіційний вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.
3. Угода про транзит при міжнародних повітряних сполученнях: документ ІКАО (Doc ICAO 7500). – http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_146
4. Угода про міжнародний повітряний транспорт: документ ІКАО (Doc ICAO 9587). – http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_147&c=1
5. Про приєднання України до Угоди про транзит при міжнародних повітряних сполученнях, 1944 рік – Указ Президента України від 04.06.1997 р. № 490/97 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 25.
6. Assembly Resolutions in Force (as of 5 October 2001): Doc ICAO 9790. http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icaonet/dcs/9790/index.html
7. Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень. – Монреаль, 28 травня 1999 року // Офіційний вісник України. – 2009. – № 33. – 15 травня. – Ст. 1163.
8. Малеев Ю. Н. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок // Московский журнал международного права. – 2001. – № 1. – С. 311-313.