

*К.Ю. Водоласкова, к.ю.н., С.Г. Головки, к.і.н.
(Національний авіаційний університет, Україна)*

Національний інтерес та правила міжнародної авіації

Національна авіація є головною рушійною силою та сферою взаємного впливу на міждержавному та національному рівнях. Авіаційна галузь — надзвичайно динамічна, оскільки ще сто років тому, коли авіація лише робила свої перші кроки питання глобалізації в тому вигляді, як вони постають перед нами в сучасних умовах, не набували такого розмаху. Сучасна глобалізація наголошує на конкуренції, а не на ексклюзивних франчайзингах, які активно розвиваються та певним чином затягують зашморк на національній авіації. Ця стаття присвячена дослідженню питання можливості гармонізації міжнародних стандартів авіації з національним інтересом.

Міжнародне право загалом визнає, що суверенний повітряний простір країни включає повітряний простір над країною, а також повітряний простір над територіальними водами країни. Територіальні води простягаються на 12 морських миль від берегової лінії країни. Повітряний простір, що не входить до територіальних меж жодної країни, вважається міжнародним. За міжнародною угодою країна може взяти на себе відповідальність за контроль над частинами міжнародного повітряного простору, наприклад над океанами чи полюсами. Наприклад, США надають послуги управління повітряним рухом над значною частиною Тихого океану та меншими частинами Атлантичного океану, навіть якщо повітряний простір є міжнародним за своєю природою. Канада, Ісландія та Великобританія поділяють відповідальність за решту повітряного простору північної Атлантики. Канада і росія поділяють відповідальність за північний полярний повітряний простір.

Міжнародної угоди щодо вертикальних меж повітряного простору країни немає. Загальновизнано, що жодна країна не контролює космос, але немає міжнародної угоди про те, де закінчується повітряний простір і починається космос. Оскільки країни рухаються до розширення космічних польотів і оскільки можливість цивільних космічних польотів стає більш реалістичною, це сфера, яка потребуватиме уваги. Але наразі в статті увага буде зосереджена на нормах, що регулюють авіаційну галузь.

До Другої світової війни міжнародні польоти регулювалися сотнями окремих угод між країнами. Ця система була громіздкою та неефективною, але авіаційна технологія ще не просунулася до такого рівня, щоб авіаперевезення могли повноцінно конкурувати з іншими усталеними способами міжнародних перевезень, такими як залізничний та морський транспорт. Напередодні війни мало уваги приділялося міжнародним угодам про польоти, оскільки так багато уваги приділялося деескалації зростаючого конфлікту.

Війна мала непередбачені наслідки — знищення старих географічних і політичних бар'єрів для міжнародних втеч. Оскільки залишилося лише три домінуючі світові держави, стало унікально можливим розробити нову структуру для міжнародних авіаційних угод. Війна також сприяла значному

розвитку авіаційних технологій, які можна було адаптувати для цивільного використання. Під час війни літаки стали швидшими, сильнішими та економнішими – усі ці якості принесли значну користь цивільній авіаційній торгівлі. Через воєнні потреби у виробництві вже були створені необхідні заводи та кваліфіковані робітники, щоб стати основою для процвітаючого сектору виробництва цивільної авіації.

Друга світова війна створила не лише засоби для міжнародних авіаперевезень, а й волю. Розмах війни викликав у світових урядів тверде бажання започаткувати нову еру співпраці та миру. З цією метою делегати з 52 країн підписали Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію незадовго до офіційного закінчення військових дій у Європі. Угоду зазвичай називають Чиказькою конвенцією, оскільки її було підписано в Чикаго, штат Іллінойс. Конвенція встановила основу, яка зрештою призвела до спільної системи міжнародних авіаційних правил. Він включав положення про безпеку та екологічні норми, а також визначав права та обов'язки кожної країни щодо міжнародних операцій авіакомпаній.

Конвенція була розроблена для того, щоб замінити сотні клаптикових індивідуальних угод спільною системою, яка дозволила б процвітати міжнародній комерційній авіації. Це стосується лише міжнародних комерційних авіаперевезень; це не стосується військових операцій, внутрішніх комерційних авіаперельотів або операцій приватних літаків. Мета цього уніфікованого підходу до цивільної авіації найкраще описана у вступі до Конвенції:

Оскільки майбутній розвиток міжнародної цивільної авіації може значною мірою допомогти створенню та збереженню дружби та взаєморозуміння між націями та народами світу, однак зловживання нею може стати загрозою для загальної безпеки; і

Оскільки бажано уникати тертя та сприяти тій співпраці між націями та народами, від якої залежить мир у світі;

Таким чином, нижчепідписані уряди погодилися щодо певних принципів і домовленостей для того, щоб міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним і впорядкованим чином і щоб міжнародні повітряні транспортні служби могли створюватися на основі рівних можливостей і здійснюватися надійно та економічно; відповідно уклали цю Конвенцію з цією метою.

Права та обов'язки держав-членів визначені в статтях Конвенції. Статті містять структуру замість детального зводу нормативних актів. Конвенція визнає суверенний інтерес кожної країни у своєму власному повітряному просторі, забороняє військовим літкам і безпілотникам літати над країнами-членами без дозволу, запобігає монополіям, забороняє країнам-членам дискримінувати літаки одна одної, вимагає, щоб громадські аеропорти та авіаційні об'єкти були доступні для всіх країн-членів так само, як і внутрішні літаки, визнає право кожної країни регулювати повітряні перевезення в межах своїх кордонів і заохочує кожну країну прийняти єдині правила повітряного руху.

Щоб міжнародні авіаперевезення були ефективними та дієвими, має

існувати єдина система правил повітряного руху. Клаптовий підхід є перешкодою для вільного потоку повітряного транспорту через міжнародні кордони. Для того, щоб сприяти розвитку єдиного підходу до регулювання повітряного середовища, Чиказька конвенція створила міжнародний керівний орган – ІКАО. Його метою є «розвиток принципів і методів міжнародної аеронавігації та сприяння плануванню та розвитку міжнародного повітряного транспорту».

ІКАО є органом ООН і відповідає за розробку єдиних стандартів повітряного транспорту, які застосовуються до міжнародних рейсів. ІКАО поділяється на три відділення. Асамблея є представницьким органом, який збирається кожні три роки для перегляду роботи ІКАО, визначення політики, затвердження бюджету та вибору країн-членів, які матимуть місце в органі ІКАО, який розробляє правила, відомому як Рада. Асамблея також відповідає за затвердження будь-яких поправок до Чиказької конвенції, які потім підлягають ратифікації кожною з держав-членів.

Секретаріат є виконавчим департаментом ІКАО і відповідає за реалізацію політики, визначеної Асамблеєю. Він очолюється Генеральним секретарем і поділяється на п'ять відділів, кожен з яких має власну сферу компетенції: Бюро аеронавігації, Бюро повітряного транспорту, Бюро технічного співробітництва, Юридичне бюро та Бюро адміністрування та обслуговування. . Різні бюро відповідають за реалізацію планів безпеки та політики захисту навколишнього середовища, а також за моніторинг ефективності стандартів і рекомендованої практики ІКАО (SARPS).

Рада є нормотворчим органом ІКАО і відповідає за обговорення та прийняття SARPS для авіаперельотів. Рада отримує поради та технічну експертизу від різних комісій і комітетів.

SARPS стосуються специфікацій фізичних характеристик, матеріалів, конфігурації, продуктивності, персоналу або процедури. У разі схвалення двома третинами Ради SARPS включаються до Чиказької конвенції як додатки. Стандарти вважаються необхідними для безпеки або регулярності міжнародної аеронавігації. Рекомендовані практики, хоча і не є суворо необхідними, настійно заохочуються. Стаття 37 Чиказької конвенції пояснює сферу повноважень ІКАО щодо формування правил.

Стаття 37 – Прийняття міжнародних стандартів і процедур

Кожна Договірна Держава зобов'язується співпрацювати в забезпеченні найвищого практично можливого ступеня однаковості правил, стандартів, процедур та організації стосовно повітряних суден, персоналу, повітряних шляхів і допоміжних служб у всіх питаннях, у яких така однаковість сприятиме та покращуватиме аеронавігацію.

З цієї метою Міжнародна організація цивільної авіації приймає та час від часу вносить поправки, якщо це необхідно, до міжнародних стандартів і рекомендованої практики та процедур, що стосуються:

(а) системи зв'язку та аеронавігаційні засоби, включаючи наземну маркування;

Характеристики аеропортів і зон посадки;

(с) правила польотів і диспетчерська практика;

- (d) Ліцензування експлуатаційного та механічного персоналу;
- (e) льотна придатність повітряного судна;
- (f) реєстрація та ідентифікація повітряних суден;
- (g) збір та обмін метеорологічною інформацією;
- (h) журнали реєстрації;
- (i) аеронавігаційні карти та карти;
- (j) Митні та імміграційні процедури;
- (k) повітряне судно, що зазнає лиха, та розслідування аварій; та такі інші питання, пов'язані з безпекою, регулярністю та ефективністю аеронавігації, які час від часу можуть здаватися доречними.

На сьогодні ІКАО прийняла 18 додатків до Чиказької конвенції, які стосуються таких питань, як підготовка та ліцензування авіаційного персоналу, льотна придатність, УПР, розслідування нещасних випадків та захист навколишнього середовища.

На Чиказькому конвенті США закликали делегатів прийняти набір авіаційних прав, відомих як свободи повітря. Інші країни, побоюючись того, що домінуюча авіаційна промисловість США монополізує світові авіаперельоти, якщо такі широкі авіаційні права будуть прийняті, відмовилися включити ці права до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Натомість свободи повітряних перевезень були закріплені у двох окремих угодах під назвою Угода про міжнародний транзит повітряних сполучень і Угода про міжнародний повітряний транспорт. Ці угоди відкриті для будь-якої країни, яка підписала Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію. П'ять свобод повітря обговорюються нижче.

Перша свобода - це право, надане однією країною іншій, здійснювати політ через її територію без посадки. Наприклад, авіакомпанія країни А може пролетіти над країною В по маршруту до країни С. Першу свободу іноді називають свободою транзиту або технічною свободою. Права першої свободи майже завжди надаються з попереднім повідомленням про рейс, який зазвичай вимагається.

Друга свобода — це право на посадку в країні з технічних причин, таких як дозаправка або технічне обслуговування, але не з комерційних причин. Наприклад, авіакомпанія з країни А може приземлитися в країні В для дозаправки або виконання технічного обслуговування на шляху до країни С, але їй заборонено завантажувати чи вивантажувати пасажирів. Права другої свободи використовуються не так багато, як раніше. До появи далекобійних реактивних літаків такі аеропорти, як Анкорідж, Аляска, Шеннон (Ірландія) і Рейк'явік, зазвичай використовувалися як аеропорти для заправки. Права другої свободи зазвичай надаються з обов'язковим попереднім повідомленням.

Третя свобода — це право, надане однією країною іншій, на посадку з метою висадки пасажирів, які сіли на борт у країні відправлення. Наприклад, авіакомпанії країни А дозволено посадку пасажирів у країні А, летіти до країни Б і висадити пасажирів там. Громадянство кожного пасажирів не має значення для цієї або будь-якої іншої свободи. Питання громадянства регулюються окремими правилами імміграції та безпеки. Свобода три просто визначає право авіакомпанії здійснювати польоти між двома країнами.

Четверта свобода — це право, надане однією країною іншій, здійснювати посадку з метою відправлення пасажирів на літак для повернення до країни походження авіакомпанії. Наприклад, авіакомпанії країни А дозволено посадити пасажирів у країну В і повернути їх назад до країни А. Так само, як свобода три, національність кожного пасажирів не має значення; ця свобода стосується національності самої авіакомпанії. Права третьої та четвертої свободи зазвичай надаються одночасно в угоді про повітряне сполучення, погодженій між двома країнами.

П'ята свобода - це право, надане однією країною іншій, приземлятися в другій країні, забирати нових пасажирів у другій країні та везти їх до третьої країни. Наприклад, авіакомпанія країни А може здійснити рейс до країни В, забрати пасажирів у країні В і перевезти їх до країни С. Розширення прав п'ятої свободи дозволить авіакомпанії країни А повертати пасажирів із країни С до країни В. Права п'ятої свободи надаються рідко, оскільки вони по суті дають іноземній авіакомпанії право обслуговувати дві непов'язані країни, хоча ті, які з'єднані попереднім рейсом.

Шоста та сьома свободи повітряних перевезень є загальноприйнятими, але конкретно не включені ні в Угоду про міжнародний транзит повітряних сполучень, ні в Угоду про міжнародний повітряний транспорт. Шоста свобода повітря — це право перевозити пасажирів з однієї країни в іншу із зупинкою в країні походження авіакомпанії. Згідно з цією свободою, авіакомпанія країни А може забирати пасажирів у країні В, зупинитися в країні А, а потім летіти до країни С. Сьома свобода повітря подібна до шостої, за винятком того, що в країні А немає зупинки. ; іншими словами, авіакомпанія країни А може забрати пасажирів у країні В і висадити їх у країні С.

Восьма і дев'ята свободи повітря також не включені в Угоду про міжнародний транзит сполучень або Угоду про міжнародний повітряний транспорт. Ці свободи захищають право на каботаж і визнаються рідше, ніж шоста та сьома свободи. Каботаж — це перевезення вантажів або пасажирів у межах однієї країни авіакомпанією іншої країни. Він поширений у Європі, але його визнання за межами ЄС є більш обмеженим. Восьма свобода повітряних перевезень гарантує право країни А зупинитися в двох місцях країни В перед поверненням до країни А. Дев'ята свобода повітряних перевезень гарантує право авіакомпанії здійснювати внутрішні рейси в межах іншої країни без пересадок до країни походження. Наприклад, Ryanair – авіакомпанія, що базується в Ірландії, і має маршрути, що з'єднують Рим і Мілан в Італії без зупинок в Ірландії.

Отже, міжнародні стандарти у галузі авіації чітко врегульовані стосовно вимог до всіх держав дотримуватися загальноприйнятих норм та правил. Тобто у будь-якому такому випадку Рада повинна негайно сповістити всі інші держави про різницю, яка існує між однією чи декількома ознаками міжнародного стандарту та відповідною національною практикою цієї держави.

За останні 30 років Європейський Союз (ЄС) створив найбільший і найуспішніший у світі приклад інтеграції регіонального ринку та лібералізації повітряного транспорту. Єдиний авіаційний ринок ЄС був розроблений завдяки

драматичним змінам в економічному та нормативному ландшафті повітряного транспорту в Європі на користь споживачів і бізнесу.

Створення єдиного авіаційного ринку ЄС також мало наслідки для зовнішніх авіаційних зв'язків ЄС, що призвело до розробки зовнішньої авіаційної політики ЄС. Пошук доступних перекладів попереднього. Тісніші міжнародні відносини не тільки забезпечать доступ до нових ринків, але й дозволять ЄС забезпечувати високі стандарти безпеки та захисту в міжнародному повітряному транспорті, а також працювати з іншими більш ефективно для усунення впливу авіації на навколишнє середовище та захисту чесна конкуренція на все більш глобалізованому та лібералізованому авіаринку.

Зовнішня авіаційна політика ЄС також спрямована на подолання триваючої фрагментації та обмеженого доступу до ринку на користь промисловості та громадян ЄС. Держави-члени ЄС все ще можуть вести переговори щодо окремих двосторонніх угод про повітряне сполучення, доки Рада не надасть Європейській Комісії дозвіл на переговори щодо Всебічної угоди ЄС. Пошук доступних перекладів попередньої. Комплексні угоди ЄС про повітряний транспорт замінюють двосторонні угоди всіх держав-членів ЄС із певною третьою країною.

Підписання та імплементація Угоди про спільний авіаційний простір (САП) між Україною та ЄС є одним із пріоритетних завдань порядку денного в Україні. Імплементація Угоди про САП передбачена Угодою про асоціацію між Україною та ЄС (2014), Планом дій Кабінету Міністрів України (КМУ) та Стратегічним планом розвитку авіаційного транспорту. Вважається, що приєднання України до САП ЄС призведе до відчутних переваг для громадян України та авіаційної інфраструктури та промисловості: підвищення рівня безпеки польотів, збільшення пропозиції на ринку пасажирських авіаперевезень, і як наслідок – зниження їх цін та залучення інвестиції в авіаційну галузь.

Відповідно до положень Додатку XXII Угоди про асоціацію (УА) між Україною та членами ЄС Україна зобов'язується поступово наближувати своє законодавство до законодавства ЄС, зокрема, у сфері авіаційної промисловості відповідно до вимог, визначених в Угоді про спільний авіаційний простір (САП), яка проходила та продовжує проходити складні етапи погодження, підписання, ратифікації та імплементації. Проте, відповідно до підпункту (ii) «Авіація» пункту 7.4 «Транспорт» Розділу 7 «Інші галузеві питання» Частини III «Оперативної частини» Порядку денного асоціації Україна-ЄС, Сторони співпрацюватимуть з метою підготовки України до впровадження *acquis* ЄС, передбаченого відповідними додатками до УА:

- продовження впровадження заходів щодо приведення авіаційного законодавства України у відповідність із законодавством ЄС;
- імплементація авіаційних стандартів ЄС на основі Угоди САП після її підписання та посилення адміністративної спроможності у сфері управління авіацією;
- підтримка та подальший розвиток співпраці з EASA з питань безпеки польотів, включаючи наближення систем сертифікації та нагляду для

постачальників аеронавігаційних послуг до відповідної системи ЄС.

Відповідно до статті 5 «Основні принципи регуляторного співробітництва» Угоди про САП Україна має вжити необхідних заходів для інкорпорації до правової системи України та імплементації вимог і стандартів актів законодавства ЄС, перелічених у Додатку 1 до Угоди САП, відповідно до перехідних домовленостей, викладених у статті 33 Перехідних домовленостей.

Наприклад, такими регуляторними актами згідно з Додатком 1 щодо постачальників аеронавігаційних послуг є: Регламент (ЄС) № 2018/1139 Європейського Парламенту та Ради від 4 липня 2018 року про спільні правила у сфері цивільної авіації та встановлення Європейське агентство з авіаційної безпеки, що доповнює Регламент (ЄС) № 2111/2005, (ЄС) № 1008/2008, (ЄС) № 996/2010, (ЄС) № 376/2014, а також скасування Регламенту (ЄС) № 552/ 2004, (ЄС) № 2016/2008 Європейського Парламенту та Ради та Регламент Ради (ЄС) № 3922/91; Регламент Комісії (ЄС) № 2017/373 від 1 березня 2017 року, що встановлює загальні вимоги до постачальників послуг з організації повітряного руху та аеронавігаційного обслуговування та інших функцій менеджера мережі та їх системи нагляду, а також скасовує Регламент (ЄС) № 482/2008, (ЄС) № 1034/2011, (ЄС) № 1035/2011 та доповнення до Регламенту (ЄС) № 677/2011.

Україна вже почала імплементувати норми та стандарти ЄС у своє законодавство, тобто почала імплементувати положення Угоди САА ще до її підписання в односторонньому добровільному порядку.

Під час ухвалення Повітряного кодексу України у 2011 році було враховано вимоги САП щодо прав пасажирів, поділ авіації на державну, цивільну та загальну («малу авіацію»), авіаційну безпеку, захист навколишнього середовища тощо.

Підписана у 2017 році між Державіаслужбою та Європейською комісією угода про конвергенцію систем сертифікації передбачала, що протягом наступних 5 років буде продовжено спільну роботу щодо досягнення конвергенції систем сертифікації у сферах первинної льотної придатності, підтримання льотної придатності, і технічне обслуговування компонентів літака. В результаті, зокрема, розроблено та прийнято кілька Авіаційних правил України, які відповідають Регламентам ЄС, навчання персоналу. У 2017 році прийнято Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації, затверджено низку ліцензійних умов та правил. Одним із головних нововведень Угоди про САП є відповідальність України за сертифікацію повітряних суден EASA. Україна повинна забезпечити механізми проведення інспекцій та аудитів стандартизації EASA. Але сертифікати, ліцензії та інша технічна документація повинні бути видані державними органами України. Наприклад, Украерорух у 2018 році пройшов аудит EASA та отримав сертифікат, необхідний для маневрування літака при заході на посадку в Ужгородському аеропорту. Однак відповідного механізму регулярних перевірок EASA ще не розроблено.

Питання відкриття ринку послуг наземного обслуговування досі не вирішене. Розроблений у лютому 2017 року та доопрацьований у листопаді 2018 року проєкт Авіаційних правил «Доступ до ринку послуг наземного

обслуговування в аеропорту» не розглядався Верховною Радою¹.

Тим часом ринок наземного обслуговування в аеропортах залишається монополізованим окремими компаніями. Наприклад, у листопаді 2018 року Антимонопольний комітет України виявив порушення антимонопольного законодавства аеропортом «Київ» (Жуляни) та ТОВ «Мастер-Авіа», які уклали генеральний договір наземного обслуговування та витіснили з цього ринку інші компанії. У 2017 році аеропорт «Бориспіль» оштрафували на 13 млн грн за зловживання монополічним становищем на ринку спеціалізованих аеропортових послуг у сфері наземного обслуговування аеропорту. Таким чином, триває робота з гармонізації українського та європейського законодавства у сфері авіаперевезень. Однак важко оцінити ступінь гармонізації, оскільки такий моніторинг не проводиться.

Безумовно, Україна має намір здійснити трансформацію до консолідованої демократичної системи, функціонуючої ринкової економіки та ефективної демократичної держави з широкою політикою соціального забезпечення. Та звичайно ж Україні не потрібно «винаходити колесо» у цьому питанні. Адже який би вчинок не здійснив велика людина, прості люди йдуть його слідами. І які б стандарти ця людина не встановлювали взірцевими вчинками, за ними йде весь світ. Тим паче, що міжнародні правила авіації є обов'язковими для дотримання всіма країнами-користувачами повітряного простору. Проте слід також сконцентрувати свою увагу на дослідженні можливих негативних чинників та заходів їх запобігання для захисту національного інтересу в економічній, політичній, соціальній та інших сферах.

На національному чи внутрішньому рівні права власності, які захищаються міжнародним авіаційним правом, стосуються питань територіального суверенітету держави. У міжнародній авіації концепція суверенітету є ключовим каменем, на якому базується практично все авіаційне законодавство. Ще задовго до історичної втечі братів Райт у 1903 році між державами виникла напруга щодо питань суверенітету через транснаціональних вильотів повітряних куль.

Разом із комерційними, економічними та соціальними перевагами авіаперевезень, певні несприятливі наслідки авіаційних операцій підживлюються швидким зростанням попиту на авіаперевезення. Хоча переваги, отримані від міжнародного співробітництва між державами в авіаційній діяльності, очевидні, разом із цим є й недолік. Із збільшенням «спільного використання» переваг, отриманих від міжнародного повітряного транспорту, його ризики також розподіляються у всьому світі. Питання, пов'язані з авіаційною безпекою, захищеністю та впливом експлуатації повітряних суден на навколишнє середовище, усі мають вирішуватися в рамках міжнародного діалогу, що веде до узгоджених стандартів, які потім мають бути послідовно переведені у національне законодавство. Кожна держава є суверенною на своїй території, але вона не може ефективно регулювати ці аспекти міжнародної цивільної авіації без співпраці з іншими.

Таким чином процес гармонізації національного українського законодавства у сфері авіації (так само, як і в інших галузях) до міжнародних правил та норм має відбуватися цілеспрямовано, але тримаючи за основну

ідею перетворення на державу зі стабільною політичною системою, високорозвинутою ринковою економікою, соціально-спрямованими національними орієнтирами та високими моральними стандартами. При цьому на кожному етапі впровадження програми імплементації норм та спостереженням за розвитком відносин у сфері авіації необхідно ретельно відслідковувати появу тенденцій, що загрожують Україні перетворенням на кадрового донора, нерівноцінного партнера, а також заручника політичних маніпуляцій чи жертви ідеологічних експериментів ліберально-демократичного гуманізму.

Список літератури

Bhagavad-Gita (1972). 810 p.

3. Kareng, Yaya. (2020). INTERNATIONAL AVIATION/AIRSPACE LAW AN OVERVIEW. *International Journal of Law Reconstruction*. 4. 56. 10.26532/ijlr.v4i1.10941.

4. Movchan, Veronika and Shportyuk, Volodymyr, EU-Ukraine DCFTA: The Model for Eastern Partnership Regional Trade Cooperation (October 8, 2012). CASE Network Studies & Analyses No. 445. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2158664> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2158664>

5. Ron Bartsch, Ronald I.C. Bartsch. *International Aviation Law: A Practical Guide*. Routledge, 2016, 380 p.

6. Sand, Peter H. *An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War*. (PDF). *McGill Law Journal*. 7 (1): 24–42. Archived from the original (PDF) on 5 March 2016.