

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

Вопросы правового регулирования каботаж в внутригосударственных актах: сравнительный анализ

*Зафиг Халилов**

В статье приведены обозначение каботаж (9-ая «свобода воздуха») данные в соответствующих законодательных актах различных стран и их сравнительные черты, в связи с этим определены перспективы усовершенствования национального законодательства, комментарии теоретически – практических вопросов относительно правового регулирования, и даны определенные предложения.

Ключевые слова: каботаж; 9-ая «свобода воздуха»; воздушные перевозки.

С момента начала развития гражданской авиации, государства любыми средствами держали в центре внимания правовое регулирование коммерческой деятельности авиакомпаний, а также держали контроль над ним в своих территориях, стараясь стимулировать и защищать этот вид транспорта. Говоря о правовом регулировании коммерческой деятельности авиакомпаний надо особенно подчеркнуть коммерческие права авиакомпаний. Среди них особенно должны быть подчеркнуты 8-ая и 9-ая степени «свободы воздуха» (права каботаж). Но надо отметить, что в статье дано особое место только вопросам правового регулирования внутри-государственных перевозок (каботаж), осуществляемых иностранными авиакомпаниями. Эти перевозки называются 9-ой «свободой воздуха» в международной воздушно-правовой

* Зафиг Халилов – докторант кафедры «Юриспруденции» Национальной Авиационной Академии (Азербайджан). zafiq@mail.ru.

теории. Ученый-правовед В.Д. Бордунов дает следующее полное понятие 9-ой «свободе воздуха»: «Девятая «свобода воздуха» – право осуществления каботажных перевозок по маршруту, проходящему полностью по территории предоставляющего это право государства»¹. Как видно составляющий основу современного международного воздушного права как с точки зрения теории, так и практики, каботажные авиаперевозки считаются одной из актуальных тем сегодняшнего дня. В соответствующих внутригосударственных законодательных актах различных стран определение каботажа (9-ая «свобода воздуха») и указание его сравнительных черт, в связи с этим определение перспектив совершенствования национального законодательства и комментарии теоретически-практических вопросов относительно правового регулирования, считаются основной целью данной статьи. Для достижения этой цели рассмотрения вопросов, указанных ниже, особенно важны:

- определение сути 9-ой «свободы воздуха» (каботаж), анализ современного международно-правового регулирования²;

- указание вопросов каботажных авиаперевозок в соответствующих законодательных актах иностранных государств и определение его сравнительных черт;

- определение перспектив совершенствования национального законодательства относительно каботажа и комментарии теоретически-практических вопросов в связи с правовым регулированием;

- раскрытие вопросов применения модели в Турции, которая будет применена в перспективе в национальном законодательстве и применение режима «Открытого Неба» в рамках Союза Тюрских государств, СНГ или ГУАМ;

Методологическую основу статьи составляет общеправовые и особые научные методы. Из общеправовых методов были использованы системный анализ, обобщение нормативных, научных и практических материалов, исторический подход, а из особых научных методов логичность, сравнительно – правовой и другие методы.

Термин каботаж впервые был использован в международном морском праве. В современном международном морском праве каботаж обозначает торговлю между портами вдоль одного берега или одной и той же географической единицы государства или между двумя разными морями³. А в теории международного воздушного права понятие термина каботаж определяется так: «Каботажные авиаперевозки обозначают перевозку пассажиров, багажа и груза между двумя

пунктами в пределах государства, используя воздушное судно, зарегистрированное за границей»⁴. В юридических словарях определение каботажу дано в следующем виде: Каботажные воздушные перевозки (air cabotage) – являются воздушными перевозками в целом между аэропортами, находящиеся в пределах территории одного государства⁵.

По нашему мнению, вкратце каботажные авиаперевозки могут быть определены как коммерческие авиаперевозки иностранного авиаперевозчика в пределах территории государства. Для понятие сути каботажных авиаперевозок можно указать следующие практические примеры. Осуществления авиаперевозок авиакомпанией Узбекистана между Бирмингемом и Лондоном на территории Великобритании могут быть примером этого. В качестве другого примера можно указать авиаперевозки авиакомпании США Delta AirLines между Гамбургом и Мюнхеном⁶ или же рейсы Канадской авиакомпании между Чикаго и Нью-Йорком⁷ и т.д. В общем, надо отметить, что каботажные авиаперевозки регулируются международными договорами и конвенциями. Принцип каботажу взят из положений Парижской (1919) и Гаванской Конвенций (1928). В связи с этим надо особенно подчеркнуть Варшавскую Конвенцию «По унификации некоторых правил международных авиаперевозок» от 12 октября 1929 года и Конвенцию о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 года). Согласно Статье 7 Чикагской Конвенции под именем «Каботаж»: «Каждое Договаривающееся Государство имеет право отказывать в разрешении воздушным судам других Договаривающихся Государств принимать на борт на своей территории пассажиров, почту и груз, перевозимые за вознаграждение или по найму и имеющие назначением другой пункт в пределах своей территории. Каждое Договаривающееся Государство обязуется не вступать в какие-либо соглашения, которые специально предоставляют любую такую привилегию на исключительной основе любому другому Государству или авиакомпании любого другого Государства и не получать любой из этих привилегий на исключительной основе от какого-либо другого Государства.» Согласно этой Конвенции право каботажу предусмотрено для каждого государства-члена. Отношения ученых-правоведов к этой статье различны.

По мнению ученого-правоведа Д. Андриотиса, читая Статью 7 Чикагской Конвенции здесь выявляются правовые разногласия. Статья 7 в первую очередь подтверждает фундаментальный принцип суверенитета. Так как это дает возможность каждому государству-участнику

договора отказать в права каботажу другим сторонам. Надо отметить, что несмотря на эти указания, это по сути не запрет. Если 1-ая часть Статьи выражена четко, то 2-ая часть отражает обратную философию и выражает анти-дискриминацию⁸.

Так американский юрист У. Шихан считает, что обязательство государств не вступать ни в какие соглашения, которые дают какому-либо государству или его авиапредприятию право выполнять каботажные перевозки на исключительной основе, предполагает предоставление такого права либо всем желающим (государством или авиапредприятиям), либо никому⁹.

Согласно другой позиции, сторонниками которой являются, например, П. Мендес де Леон, Ж. Наво, Б. Хавел, государства могут вступать в соглашения, предусматривающие право выполнять каботажные перевозки для каких-либо государств или их авиапредприятий, не нарушая при этом статью 7, если данные соглашения специально не указывают, что право каботажу предоставляется на исключительной основе¹⁰. Считаем, что согласно Статьи 7 Чикагской Конвенции каботажные авиаперевозки не запрещены в абсолютном порядке. Эту статью можно понять так, что каботажные авиаперевозки могут быть запрещены. То есть, участники конвенции, суверенные государства могут отказать в выдаче каботажного права воздушным судном других государств-участников. Надо отметить, что положения Чикагской Конвенции носят не императивный, а диспозитивный характер. Как указано в Статье 38 Конвенции каждое государство может объявить практическую невозможность выполнения этой или другой статьи Конвенции на своей территории. Но так как практически это выгодно и поэтому почти все государства-участники принимают основные положения Конвенции.

Согласно законодательству ряда стран внутригосударственные (каботажные) перевозки могут быть выполнены только национальными авиакомпаниями этой страны. Каботажное право выдается иностранному государству или иностранному авиаперевозчику только в исключительных случаях. Согласно воздушному кодексу большинства стран или соответствующим действующим законодательным актам в этой отрасли право иностранного авиаперевозчика на каботажные перевозки в пределах той страны может быть запрещено. В первую очередь обратим внимание на практику стран СНГ относительно определения каботажных авиаперевозок в внутригосударственных законодательных

актах. В этих странах в основном в каботажном праве (9-ая «свобода воздуха») отражено отношение государства.

В Воздушных Кодексах как Кыргызстана (Воздушный кодекс Республики Кыргызстана от 15.04.1994 года), так и Таджикистана (Воздушный кодекс Республики Таджикистана от 13.11.1998 года) иностранным авиационным предприятиям не разрешается осуществлять авиаперевозки в пределах границ государства без разрешения соответствующего государственного органа (специально уполномоченного органа в области гражданской авиации)¹¹. Надо отметить, что получение каботажного права в этих странах практически возможно.

Осуществление каботажных авиаперевозок по Воздушному Кодексу Республики Беларусь от 16.05.2006 года возможно только с разрешения специально уполномоченного органа в области гражданской авиации¹². Как видно из статьи, Республика Беларусь подошла к каботажным авиаперевозкам с более позитивной стороны и подготовила почву для реализации такого вида перевозок внутри страны. Надо отметить, что в апреле 2012 года Беларусская авиакомпания «Белавиа» планировала реализовать каботажные перевозки между городами России. А также предусматривалось внести изменения в законодательность в этой связи для очередного раунда переговоров. В этом случае надо было внести изменение в законодательность России и выдать каботажное право или авиапредприятиям всех стран или же только Беларуси¹³. Надо отметить, что Беларусь осуществляет активный обмен этими правами со странами Евросоюза. Касательно вышеуказанного вопроса, мы считаем, что было бы целесообразно взглянуть на внутри-государственный акт Российской Федерации.

В статье 63 «Коммерческая деятельность в области гражданской авиации иностранных авиационных предприятий, международных эксплуатационных агентств и иностранных индивидуальных предпринимателей» главы 9 «Авиационные Предприятия» «Воздушного кодекса Российской Федерации», касательно каботажа в среде прав, которые не имеют иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели указывается:

«принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок в пределах территории Российской Федерации без разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдаваемых

в порядке, установленном Правительством Российской Федерации»¹⁴. Несмотря на несколько обращений Правительству Российской Федерации относительно процедур по согласию на каботаж, это не было реализовано. В России деятельность иностранных авиакомпаний ограничена 5-ой «свободой воздуха». Сегодня ни одна иностранная авиакомпания не имеет право на каботажные авиаперевозки на территории России. Вместе с этим, Россия тоже не может осуществлять каботажные авиаперевозки в Европе. Российский ученый-правовед С.И.Коровин отмечает, что ограничения в статье 63.5 «Воздушного Кодекса» РФ соответствуют статьям 6 и 7 Чикагской Конвенции. Он также ссылается на Положения РФ о Федеральном Воздушном транспорте¹⁵. Из всех вышесказанных становится ясно, что в Воздушных кодексах России и Беларуси нашли отражения по сути одинаковые, но различные подходы относительно каботажа. Так как в Беларуси каботажное право разрешается, а Россия устанавливает запрещающие нормы при помощи авиационных правил. Если подойти к этому вопросу с российской точки-зрения, мы видим, что мысль о том, что авиапромышленность страны еще с Советских времен всегда была впереди и как супердержава она должна думать о развитии национальных авиапредприятий, привела к применению запрещающих норм в этой области. Для государства, имеющего огромную территорию, особенно как государство, старающееся всегда формировать авиапромышленность, такое требование законодательства может считаться нормальной. За исключением стран Евросоюза и ряда других стран большинство государств не разрешает другим авиаперевозчикам, кроме своих национальных реализовывать каботажные авиаперевозки.

На Украине разрешается иностранным авиапредприятиям реализовывать первую, вторую, третью, четвертую и девятую свободу воздуха в специфической форме, в рамках одной статьи. Законодательство Украины выразило свое отношение к этому вопросу в своеобразном стиле. По статье 95.3 «Воздушного Кодекса» Украины в стране не отсутствуют какие-либо ограничения для реализации каботажа иностранными авиаперевозчиками¹⁶.

В статье 111. «Деятельность иностранных перевозчиков на территории Республики Узбекистан» «Воздушного кодекса» Республики Узбекистан от 07.05.1993 г. среди вопросов, на которые не имеют право иностранные перевозчики указано: Иностранные перевозчики не имеют право “принимать на территории Республики Узбекистан на борт

пассажиров, багаж, грузы и почту для перевозки в другой пункт на территории Республики Узбекистан без особого разрешения на то «Авиационной администрации»¹⁷.

И эта статья аналогична тем, которые мы привели как пример из соответствующих законодательств стран СНГ.

Кстати, касательно США политика этой страны отрицает каботаж. Это подтверждается положениями Федерального Авиационного Акта, запрещающий каботаж. Первичная строгая позиция США – защищать во внутреннем рынке авиакомпании США от иностранной конкуренции¹⁸. В статье 31 «Каботаж» «Закон Турции о гражданской авиации» от 14.10.1983 г. отмечается: «Авиаперевозка пассажиров, груза и почты на территории Республики Турция между двумя пунктами с коммерческой целью осуществляется турецкими воздушными суднами.» То есть, каботажным правом в Турции владеют только турецкие суда. Ученый-правовед Яшар Озтюрк комментируя эту статью отмечает, что говоря о турецком судне имеется ввиду судно, принадлежащее государству Турция с точки зрения собственности, юридическим лицам или принадлежащим турецким гражданам. Далее ученый-правовед особенно отмечает и обосновывает принадлежность воздушного судна реальному турецкому гражданину или юридическому лицу¹⁹. В Статье 42 «Закона о гражданской авиации» Иордании от 1953 года отмечается:

«Внутри Королевства пассажирские и грузовые авиаперевозки с коммерческой целью между двумя пунктами могут быть реализованы лицом, имеющим Иорданское гражданство или Иорданскими организациями...» И во многих двусторонних договорах, заключенных Иорданской стороной, нет никакого специфического положения, дающее право на воздушные перевозки между двумя пунктами на территории государства. Вместе с этим в некоторых двусторонних договорах Иордании имеются положения, исключающие каботаж. Такие положения нашли свое отражения в самом договоре или в его Приложениях²⁰. Австралия и Чили разрешают иностранным авиакомпаниям осуществлять внутренние пассажирские авиаперевозки²¹. Вместе с этим надо особо отметить наличие режима «Открытого Неба» в таких странах, как Австралия, Новая Зеландия, Объединенные Арабские Эмираты²².

А некоторые государства не касаясь вопроса каботажа в соответствующих законодательствах в области авиации в общих чертах определяют правила осуществления полетов и выдачу разрешений на них. Воздушные Кодексы Молдовы (от 9 июля 1997 г.) и Казахстана

(от 15.07.2010 года) не касаясь положения о полетах внутри государства со стороны иностранных авиаперевозчиков, определяют лишь общие основы, относящиеся к этому²³. Считаем, что такие государства как США, Турция, Иордания, Австралия, Чили, Россия, Беларусь, Украина, Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистана и т. д. верно выразили свое отношение к каботажу в соответствующих законодательствах. По нашему мнению, каждое государство должно выразить свое отношение к каботажному праву и заявить о своем согласии или несогласии на такие перевозки внутри страны. Если Международная Конвенция, подписанная в Чикаго 7 декабря 1944 года о Гражданской Aviации, уделяет место этому вопросу в рамках специальной статьи, значит, и каждое государство, ратифицирующее Конвенцию должно в конкретной форме выразить свое отношение относительно разрешения иностранным авиаперевозчикам на каботажные авиаперевозки в своих законодательствах.

Согласно статьи 38.1 «Осуществления регулярных воздушных сообщений» Закона Азербайджанской Республики «Об Aviации» (Закон был принят 24 июня 2005 года и вступил в силу 1 сентября 2005 года) «Владельцу эксплуатационного сертификата со стороны соответствующего исполнительного органа выдается сертификат для осуществления регулярных международных и внутренних воздушных сообщений (рейсов)»²⁴. Отмеченная статья придавая общий направляющий характер относительно регулярных воздушных сообщений в нашем национальном авиационном законе выражает возможность реализации внутренних воздушных сообщений. Из этого следует понять, что авиаперевозчик (национальный или иностранный), владеющий эксплуатационным сертификатом может осуществлять внутренние воздушные сообщения (то есть, право каботажного) в пределах территории Азербайджанской Республики. Но с этой статьи невозможно понять разрешается ли лишь иностранной авиакомпании осуществлять воздушные сообщения в пределах нашей страны. Здесь нет конкретных определений относительно прав иностранных авиакомпаний на каботажные авиаперевозки. Но отражение этого вопроса в Законе Азербайджанской Республики «Об Aviации» обозначает, что наше государство в определенном смысле не запрещает каботажные авиаперевозки. Считаем, что в Статье 38.1 национального Закона об авиации была использована стандартная форма, установленная в соответствующих законодательных актах ряда стран как общее авиационное требование.

Надо отметить, что практически внутренние авиаперевозки в Азербайджанской Республики до сих пор и ныне выполняет национальный авиаперевозчик ЗАО «АЗАЛ». А ЗАО «АЗАЛ» сумел реализовать каботажные авиаперевозки между городами Тбилиси и Кутаиси внутри Грузии. Это каботажное право стало возможным благодаря Протоколу от 20 мая 2009 года о внесении изменений в Соглашение о воздушном сообщении между Правительством Азербайджанской Республики и Республики Грузия от 3 февраля 1993 года. В Протоколе в пункте 4 примечаний к Соглашению указывается: «Выдача прав на перевозку пассажиров, груза и почты на воздушном судне авиационному предприятию одной договаривающейся стороны между пунктами на территории другой договаривающейся стороны взамен оплаты или в наем является предметом отдельного соглашения между авиационными органами двух договаривающихся сторон.» По этому соглашению Правительству Республики Грузия была дано каботажное право на территории Азербайджанской Республики. Но Правительство Республики Грузии пока не использует данное право. Из соответствующих законодательных актов иностранных государств, рассмотренных нами, становится ясно, что отношение государства к каботажному праву должно отразиться в законодательстве. С учетом вышесказанных, мы считаем, что в нашем национальном законодательстве отношение государства к каботажному праву обязательно должно отразиться. Самая важная причина этого – Решение № 204 Милли Меджлиса Азербайджанской Республики от 14 июля 1992 года о Присоединении к Международной Конвенции Гражданской Авиации от 7 декабря 1944 года²⁵. В Конвенции имеются особенные статьи по этому вопросу, следовательно и в Законе Азербайджанской Республики «Об Авиации» должно быть конкретное выражение о каботажном праве. Говоря об этом, как мы уже отмечали выше, мы имеем ввиду вопрос разрешения этим перевозкам со стороны государства. В связи с этим могут быть использованы различные альтернативы. Как первый вариант Азербайджан как и многие государства может запретить каботажные авиаперевозки. А как второй вариант может разрешить такого рода перевозки внутри страны. В настоящее время первый вариант невозможен, так как в Соглашении, заключенном с Грузией, такое право дано Правительству Грузии. И наконец, третий вариант отражает контекст, который мы считаем приемлимым. Приемлимый третий вариант таков: «Азербайджанское государство может подписать Соглашение о каботажных авиаперевозках

с каким-либо государством с учетом своих экономических и политических интересов на основе взаимности.» Считаем, что эта новая норма должна быть учтена в рамках Статьи «Каботаж» в нашем национальном Законе «Об авиации». В предложенном нами статье экономические и политические интересы особо подчеркиваются. Причина этому то, что в коммерческой деятельности авиакомпаний экономические интересы государство берутся за основу. Но наряду с этим и политические интересы очень важны для государства. Такая форма предложения статьи также отражает подход Азербайджана к этому вопросу с доминирующего положения. Неимперативный характер статьи тоже создает превосходство. То есть, Азербайджан может подписать такое соглашение, если оно соответствует интересам нашей страны. Как видно здесь взаимность выдвинута на передний план. Взаимностью и Азербайджан приобретает каботажное право в пределах соответствующего государства, беря за основу свои коммерческие интересы и при устроивании его. При наличии такой статьи Азербайджан с коммерческой точки зрения ничего не теряет. Важность взаимности можно объяснить и мнениями иностранных ученых.

Дмитри Андриотис в своей диссертации еще раз доказывает, что взаимность, несмотря на безуспешные многосторонние попытки Чикагской Конференции считается регулирующей рамкой экономической стороны международных воздушных перевозок. Согласно ученому, из геополитических разногласий в конце века, несмотря на многочисленные недостатки в связи с этим система все еще долго сохранит свое присутствие²⁶. Ученый-правовед В.Д. Бордунов тоже в свою очередь отмечает, что принцип взаимности играет важную роль в защите и обеспечении экономических интересов как государство, так и авиаперевозчиков при осуществлении международных воздушных перевозок²⁷. Лю Цин считает, что принцип взаимности играет важную роль для либерализации воздушного транспорта. Продолжая свою мысль он отмечает, что данный принцип представляет собой способ реализации принципа полного и исключительного суверенитета государства над воздушным пространством над своей территорией при осуществлении международных полетов гражданских воздушных судов²⁸. По моему мнению, принцип взаимности должен быть принят как основной направляющий принцип международного воздушного права.

Следует отметить, что в результате исследований статья в предложенной форме не была отражена во внутригосударственных актах

большинства государств в области авиации. Предложенная нами статья полностью отражает требования теории международного воздушного права. Внесение указанного дополнения в Закон Азербайджанской Республики «Об Авиации» устранил упущения в этой сфере.

Как мы отмечали выше, Республика Турция запретила иностранным авиаперевозчикам выполнять каботажные авиаперевозки на территории своей страны. Но при полноправном членстве Турции в Евросоюзе, Турции придется внести соответствующие изменения в Статьи 6 и 31 «Закона о гражданской авиации Турции» относительно каботажа, с целью обеспечения свободы в этой отрасли. Считаем, что внесение предложенного нами дополнения в «Закон о гражданской авиации Турции» сейчас было бы целесообразным, так как оно отражает коммерческие интересы Республики Турция. В конечном итоге в эту статью будет внесено изменение. Основываясь на вышеуказанные причины, комментированные нами, мы считаем, что точно как предложенная нами статья в дополнение к Закону Азербайджанской Республики «Об Авиации» было бы уместно иметь такую статью и в национальном законе Турции об авиации: «Республика Турция может подписать Соглашение о каботажных авиаперевозках с каким-либо государством с учетом своих экономических и политических интересов на основе взаимности.» Внесения таких изменений в национальные законы как Азербайджана, так и Турции об авиации имеют огромную практическую значимость. Внесение изменений в соответствующие национальные законодательные акты обеих государств в указанном виде может сделать необходимость в будущем на реализацию двустороннего соглашения о каботажных авиаперевозках. Известно, что каботажные перевозки в основном широко и взаимно распространены между соседними государствами (как говорится в юридической литературе – между партнерами). Изменения статьи в предложенной нами форме для подписания соглашения в будущем с братской Республикой Турция о каботажных авиаперевозках было бы целесообразным и в Законе о гражданской авиации Турции. В конечном итоге это может более расширить тесное сотрудничество уже имеющее между Азербайджаном и Турцией в области воздушных сообщений.

В современном мире широко распространенная политика «Открытого Неба» создает возможность государствам пользоваться всеми 9 «свободами воздуха». Государства Евросоюза, принимающие каботажную авиаперевозку в современное время как полномочие,

принадлежащее государству, уже начали формировать «Единое Европейское Небо» и с 1993 года все страны Евросоюза заимели неограниченный доступ к полетам в государствах-членах. Евросоюза. Начиная с 1997 года создается каботажное право между аэропортами государств – членов Евросоюза. Соглашения об «Открытом Небе» могут иметь ввиду неограниченный обмен эксплуатационными правами. В данный момент Еврокомиссия желает расширить зону охвата политики «Открытого Неба»²⁹. Вместе с тем, после внесения предложенных нами изменений в законодательства Азербайджана и Турции и в последующем присоединения к ним других тюркских государств, может привести к внедрению уже существующего режима «Открытого Неба» в Западной Европе в Тюркском Союзе, что было бы положительным моментом. А также внесение изменений в соответствующие законодательства государств и реализация «Открытого Неба» или подобной концепции в рамках стран СНГ или ГУАМ по политической воле этих государств может считаться успешным для будущего.

Issues of Legal Regulation of Cabotage in Interstate Acts: Comparative Analysis (Summary)

*Zafik Khalilov**

The article reflects definition of cabotage in legislation of various countries (9th freedom of air), and comparative features were shown, perspectives of definition of improvement of national legislation in this connection were defined and practical – theoretical issues of legal regulation were commented and proposals were given in this connection.

Keywords: cabotage; 9th freedom of air; air transportations.

* Zafik Khalilov – doctoral candidate of the department “Jurisprudence” of the National Aviation Academy (Azerbaijan). zafiq@mail.ru.

- ¹ Бордунов В.Д., Международно воздушное право. Учебное пособие. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», Изд-во «Научная книга» 2007, с. 165.
- ² И.О. Гулиев, З.З. Халилов, Статья «Практические и теоретические основы каботажных свобод в международном воздушном праве» – «Транспортное право» научно-теоретический, практический журнал, №2, 2011, с. 101-104.
- ³ Ibrahim Ahmad Abdeh, dissertation: “Bilateral air transport agreements of Jordan”. Institute of Air and Space Law, McGill University, 1977, с. 81.
- ⁴ [Воздушный каботаж – <http://www.businessvoc.ru/>
- ⁵ Воздушный каботаж Словарь бизнес-терминов. Академик.ру. 2001. <http://dic.academic.ru/dic.nsf/business/550426>; Cabotage – <http://en.wikipedia.org/wiki/Cabotage>
- ⁶ Pablo Mendes de Leon, “Before and After the Tenth Anniversary of the Open Skies Agreement Netherlands – US of 1992” (2002) 27 Air and Space Law, Issue 4/5., с. 313-314.
- ⁷ Jesse Russell, Ronald Cohn. “Freedoms of the air” Publisher: LENNEX Corp, Published in 2012, с. 6.
- ⁸ Dimitri Andriotis, dissertation: “Commercial rights in International Air Transport and their regulatory regime on the eve of the twenty-first century: a diabolic issue?” Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, August 1993, с.70-72.
- ⁹ Баталов А.А. «Современное международное-правовое регулирование воздушных сообщений: Теория и практика» Москва – 2008, с. 122.
- ¹⁰ Havel B.F. In Search of Open Skies: Law and Policy for a New Era in International Aviation. Kluwer Law International / 1997, с. 53; Mendes de Leon P. Cabotage in Air Transport Regulation. Martinus Nijhoff Publishers. 1992, с. 65; Naveau J. Droit Aerien European. Paris: Institut du Transport Aerien, 1992, с. 80.
- ¹¹ Воздушный кодекс Кыргызской Республики http://online.adviser.kg/Document/?link_id=1000872558; Воздушный кодекс Республики Таджикистан – <http://mmk.tj/ru/legislation/legislation-base/codecs>.
- ¹² Воздушный кодекс Республики Беларусь – <http://pravo.levonevsky.org/kodeksby/vozk/20130312/index.htm>.
- ¹³ Беларусь заинтересована в каботажных авиаперевозках в России. <http://www.newsland.ru/news/detail/id/940302>.
- ¹⁴ Воздушный кодекс Российской Федерации по состоянию на 1 марта 2013 года. Издательство: Кнорус, 2013 г.
- ¹⁵ А. И. Травников, В. Г. Ермошкин, С. И. Коровин, А. Н. Петров, «Воздушный кодекс Российской Федерации. Постатейный комментарий», Издательство: Деловой двор, Серия: Business Court, 2009 г., с. 162.
- ¹⁶ Воздушный кодекс Украины – http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html
- ¹⁷ Воздушный кодекс Республики Узбекистан – http://www.lex.uz/Pages/GetAct.aspx?lact_id=55599
- ¹⁸ Dimitri Andriotis, dissertation: “Commercial rights in International Air Transport and their regulatory regime on the eve of the twenty-first century: a diabolic issue?” Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, August 1993, с. 70-72.
- ¹⁹ Воздушное право – И. А. Яшар Озторк. Издательство не указано– Самсун Турция, 2010, с. 425-431.
- ²⁰ Ibrahim Ahmad Abdeh, dissertation: “Bilateral air transport agreements of Jordan”. Institute of Air and Space Law, McGill University, 1977, с. 82.
- ²¹ Cabotage – <http://en.wikipedia.org/wiki/Cabotage>.
- ²² Каботаж – http://6pl.ru/Vlad_st/cabotage.htm.

²³ Закон О гражданской авиации Республика Молдова – http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?gn=3370; Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30789893.

²⁴ Закон Азербайджанской Республики «Об Авиации» – 2012.

²⁵ [Международные конвенции и договора, к которым присоединилась Азербайджанская Республика <http://azerbaycanli.org/az/page203.html>.

²⁶ Dimitri Andriotis, dissertation: “Commercial rights in International Air Transport and their regulatory regime on the eve of the twenty-first century: a diabolic issue?” Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, August 1993, с. 1.

²⁷ Бордунов В.Д., Международное воздушное право. Учебное пособие. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», Изд-во «Научная книга» 2007, с. 47.

²⁸ Лю Синь «Международные полеты гражданских воздушных судов. Безопасность – Право» НИМП Издательство Омега – Л, Москва – 2013, с. 58.

²⁹ Э.М. Наджафов, З.З.Халилов. «Свободы воздуха» и история их развития», Научные работы Национальной Авиационной Академии № 2, 2010, с. 77.