

XALQARO JARAYONLARDA HAVO YO'LLARIDA YO'LOVCHI VA YUK TASHISH MUNOSABATLARI (VARSHAVA KONVENSIYASI MISOLIDA)

Muxammadiyeva Malika Rustamovna

Termiz davlat universiteti Yuridik fakulteti 4-bosqich talabasi

Nomozov Xusan Axmat o'g'li

*Termiz davlat universiteti "Jinoyat huquqi va fuqarolik protsessi" kafedrası
o'qituvchisi*

Annotatsiya: *Xalqaro havo transporti bugungi globallashuv sharoitida iqtisodiy, savdo va insonlar harakatining eng muhim vositalaridan biriga aylangan. Varshava Konvensiyasi xalqaro havo tashuvlari uchun umumiy huquqiy tartibni belgilab, tashuv shartnomalari, javobgarlik chegaralari, da'vo muddati va sudlovliklik masalalarini standartlashtirib, turli davlatlar huquqiy tizimlari o'rtasidagi farqlarni kamaytirishga imkon yaratdi. Uning qoidalari havo transporti sohasida huquqiy bir xillikni ta'minlashga xizmat qilgan bo'lsa-da, zamonaviy sharoitda yo'lovchi huquqlarini kengroq himoya qilish zarurati Montreal Konvensiyasi orqali yanada mustahkamlandi. Shunga qaramay, Varshava va Montreal konvensiyalari birgalikda xalqaro havo transporti sohasida tizimli, izchil va barqaror huquqiy asos yaratdi. Ular nafaqat havo tashuvlarini tartibga soladi, balki xalqaro xususiy huquqning rivojlanishiga, davlatlar o'rtasidagi huquqiy hamkorlikni mustahkamlashga va yo'lovchi hamda yuk egalarining huquqlarini yanada himoya qilishga muhim hissa qo'shadi. Shu bois, ushbu konvensiyalar bugungi kunda ham xalqaro havo transporti huquqining nazariy va amaliy poydevorini tashkil etuvchi asosiy manba sifatida ahamiyatini saqlab qolmoqda.*

Kalit so'zlar: *Varshava Konvensiyasi, xalqaro xususiy huquq, havo transporti, tashuvchining javobgarligi, yo'lovchi va yuk tashish, Montreal Konvensiyasi.*

Abstract: *In the modern era of globalization, international air transport has become one of the most crucial instrument of economic activity, trade, and human mobility. The Warsaw Convention established a uniform legal framework for international air carriage, standardizing carriage contracts, liability limits, claim periods, and jurisdiction issues, thereby reducing disparities between different national legal systems. Although its provisions contributed to ensuring legal uniformity in the field of air transport, the need to provide broader protection of passenger rights in modern conditions was further strengthened through the Montreal Convention. Nevertheless, the Warsaw and Montreal Conventions together have created a systematic, coherent, and stable legal basis for international air transport. They not only regulate air carriage but also contribute significantly to the development of private international law, strengthen legal cooperation among states, and enhance the protection of passengers' and cargo owners' rights. Consequently, these conventions continue to serve as a fundamental source underpinning both the theoretical and practical foundations of international air transport law.*

Keywords: *Warsaw Convention, private international law, air transport, carrier liability, passenger and cargo carriage, Montreal Convention.*

Аннотация: *В условиях современной глобализации международный воздушный транспорт стал одним из важнейших средств экономической деятельности, торговли и передвижения людей. Варшавская конвенция установила единый правовой порядок для международных воздушных перевозок, стандартизовав договоры перевозки, пределы ответственности, сроки предъявления исков и вопросы юрисдикции, что позволило снизить различия между национальными правовыми системами. Хотя её положения способствовали обеспечению правовой единообразности в сфере воздушного транспорта, необходимость более широкой защиты прав пассажиров в современных условиях была дополнительно усилена Монреальской конвенцией. Тем не менее, Варшавская и Монреальская конвенции совместно создали системную, последовательную и стабильную правовую основу международных воздушных перевозок. Они не только регулируют воздушные перевозки, но и в значительной степени способствуют развитию международного частного права, укреплению правового сотрудничества между государствами и защите прав пассажиров и владельцев грузов. Следовательно, эти конвенции продолжают служить фундаментальным источником, обеспечивающим как теоретические, так и практические основы права международных воздушных перевозок.*

Ключевые слова: *Варшавская конвенция, международное частное право, воздушный транспорт, ответственность перевозчика, перевозка пассажиров и грузов, Монреальская конвенция.*

XX asr boshlarida aviatsiya texnologiyalarining jadal rivojlanishi, xalqaro parvozlar sonining keskin ortishi va tijorat maqsadida havo tashuvlarining kengayishi huquqiy tartibga solish masalasini dolzarb muammoga aylantirdi. Dastlabki davrlarda har bir davlat o'z milliy huquq normalariga tayangan holda havo tashuvlarini tartibga solishga urindi.

Biroq bu yondashuv xalqaro tashishlarda yetarli darajada samarali bo'lmadi, chunki bir xil huquqiy munosabatlar turli davlatlarda turlicha baholanar, tashuvchining javobgarligi, zarar qoplash miqdori va protsessual masalalarda jiddiy tafovutlar mavjud edi.

Natijada tashuvchilar uchun ham, yo'lovchilar va yuk egalarining manfaatlari uchun ham huquqiy noaniqlik kuchaydi. Ana shunday sharoitda havo transporti sohasida yagona xalqaro huquqiy hujjat qabul qilish ehtiyoji shakllandi va 1903-yilda Rayt aka-ukalari Kitty Hawkda motorli parvozni amalga oshirganliklari bilan mashhur edi. 1919-yilda birinchi muntazam xalqaro yo'lovchi aviaqatnovi amalga oshirildi.¹⁵⁰

¹⁵⁰ <https://www.beneschlaw.com/resources/air-carrier-liability-regimes-compare-and-contrast-of-warsaw-and-montreal-provisions.html#:~:text=Articles%206%20and%2029%20of,%E2%80%9D>

Oradan o'n yil o'tgach, 1929-yilda Varshava shahrida "Xalqaro havo tashuvlarida ayrim qoidalarni birxillashtirish to'g'risida"gi Konvensiya qabul qilindi. Uning asosiy maqsadi – yo'lovchilar, yuk va bagaj uchun aviatashuvchilar mas'uliyatini yagona tartibga solish, havo qatnovida tegishli huquqiy muammolarni bartaraf etish edi. Konvensiya 1933-yil 13-fevralda kuchga kirgan va hozirgi kunda dunyo bo'ylab taxminan 150 dan ortiq davlat tomonidan ratifikatsiya qilingan eng keng tarqalgan xalqaro konvensiyalardan biridir.¹⁵¹

Keyinchalik mazkur konvensiyaga 1955-yil 28-sentabrda Gaagada tuzilgan Protokol bilan o'zgartirishlar kiritildi. O'zbekiston Respublikasining Oliy Majlisi tomonidan konvensiyaga va protokolga qo'shilish haqida 1996-yil 27-dekabrda qaror qabul qilindi. Shuningdek, O'zbekiston Respublikasi Havo kodeksida ham Xorijiy havo kemalarining O'zbekiston Respublikasi samoviy hududidagi parvozlari O'zbekiston Respublikasi tomonidan ratifikatsiya qilingan xalqaro shartnomalar hamda parvoz uchun maxsus ruxsatnomalar asosida va ularning shartlariga muvofiq amalga oshirilishi belgilab qo'yilgan.¹⁵²

Avvalo, yuklarni xalqaro havo yo'llarida tashish – bu jo'natish joyi va qabul qilish belgilangan joy ikki davlat hududida yoki bir davlat hududida joylashgan, lekin boshqa davlat hududida to'xtab o'tishni nazarda tutgan tashishlar hisoblanadi. Xalqaro havo yo'llarida tashishlarda hech bo'lmaganda qo'nish joylaridan biri boshqa mamlakat hududida joylashgan bo'lishi lozim.

Aralash yukli (yo'lovchi-yuk) va maxsus yuk tashishlar (faqat yuklar) havo yo'llarida yuklarni tashishlarni tashkil qilishning asosiy shakllari hisoblanadi.¹⁵³ Havo yo'llari orqali yo'lovchi va yuk tashish bilan bog'liq huquqiy munosabatlar o'zining murakkab va ko'p qirrali tabiati bilan ajralib turadi. Bunday munosabatlar, odatda, yuqorida ta'kidlanganidek bir vaqtning o'zida bir nechta davlatlarning huquqiy tizimlari bilan bog'lanadi, chunki tashish jarayonida jo'natish joyi, belgilangan manzil, tranzit qo'nish punktlari, tashuvchi kompaniyaning ro'yxatdan o'tgan davlati hamda yo'lovchi yoki yuk egasining huquqiy maqomi turli davlatlar bilan aloqador bo'lishi mumkin.

Aynan shu holat havo transporti sohasini tartibga solishda xalqaro xususiy huquq mexanizmlarining alohida ahamiyat kasb etishiga olib keladi. Agar bunday munosabatlar faqat milliy qonunchilik doirasida tartibga solinadigan bo'lsa, huquqni qo'llashda kolliziyalar, tomonlar tarafida turlicha talqinlar va amaliy qiyinchiliklar muqarrar bo'lib qoladi. Shu boisdan ham havo transportining dastlabki rivojlanish bosqichidayoq yagona va umumiy qoidalarni belgilash zarurati yuzaga kelgan.

Varshava Konvensiyasi xalqaro havo yo'llarida yo'lovchi va yuk tashish tushunchalarini aniq belgilab berdi. Konvensiyaga ko'ra, tashish xalqaro xarakterga ega bo'lishi uchun jo'natish joyi va belgilangan manzil ikki turli davlat hududida

¹⁵¹ *Carriage of goods by air: A guide to the international legal framework* Report by the unctad secretariat UNCTAD/SDTE/TLB/2006/1 27 June 2006

¹⁵² <https://lex.uz/ru/docs/-55594>

¹⁵³ **Xalqaro xususiy huquq:** Darslik / Mualliflar jamoasi || y.f.d., dots. I.Rustambekov umumiy tahriri ostida. –T.: TDYU, 2019. – 343 b.

joylashgan bo'lishi yoki ushbu joylar bitta davlat hududida bo'lsa-da, tashish jarayonida boshqa davlat hududida qo'nish yoki to'xtab o'tish nazarda tutilgan bo'lishi lozim. Demak, tashish jarayonida kamida bitta xorijiy elementning mavjudligi uni xalqaro tashish sifatida e'tirof etish uchun yetarli hisoblanadi. Amaliyotda bunday tashishlar yo'lovchi va yuk birgalikda tashiladigan aralash tashishlar yoki faqat yuk tashishga mo'ljallangan maxsus reyslar shaklida amalga oshiriladi. Varshava Konvensiyasi ushbu tashishlarning barchasiga nisbatan yagona huquqiy rejimni belgilab, havo transporti munosabatlarida unifikatsiyalashgan umumiy standartlarni joriy etdi.

Xalqaro xususiy huquq nuqtayi nazaridan Varshava Konvensiyasining eng muhim jihati uning kollizion yondashuvdan cheklangan holda foydalanishidadir. An'anaviy xalqaro xususiy huquqda muayyan nizoni hal etishda eng avvalo qaysi davlat huquqi qo'llanilishi aniqlanadi. Biroq Varshava Konvensiyasi bu masalani ikkinchi planga surib, bevosita moddiy-huquqiy normalarni joriy etadi. Natijada sudlar va boshqa vakolatli organlar milliy huquqni tanlash bilan bog'liq murakkab kollizion tahlilga murojaat qilmasdan, Konvensiya qoidalarini to'g'ridan to'g'ri qo'llaydi. Bu esa xalqaro havo tashuvlarida huquqiy aniqlik va bir xillikni ta'minlashga xizmat qiladi. Shu jihatdan Varshava Konvensiyasi transmilliy xususiy-huquqiy mexanizm sifatida baholanadi va u xalqaro xususiy huquqning klassik modellaridan muayyan darajada farq qiladi.

Varshava Konvensiyasining markaziy instituti sifatida tashuvchining javobgarligi masalasi alohida ahamiyatga ega. Konvensiyaga muvofiq, tashuvchi yo'lovchining vafoti yoki sog'lig'iga yetkazilgan zarar, shuningdek yuk va bagajning yo'qolishi, yetishmasligi yoki shikastlanishi uchun javobgar hisoblanadi. Agarda tashuvchi zararining oldini olishga qaratilgan zarur chora- tadbirlarni ko'rgan yoki bunday chora- tadbirlarni amalga oshirish imkoniyatiga ega bo'lmagan bo'lsa, zararni to'lashdan ozod qilinishi mumkin. Biroq ushbu javobgarlik mutlaq xarakterga ega emas, balki qat'iy belgilangan qoidalar bilan cheklanadi.¹⁵⁴ Bu qoidalar dastlab aviatsiya sanoatining iqtisodiy manfaatlarini, xususan tashuvchilarning moliyaviy barqarorligini va sug'urta mexanizmlarining samarali ishlashini ta'minlash maqsadida joriy etilgan. O'sha davr sharoitida aviatsiya yuqori darajada xavfli va katta xarajatlarni talab qiluvchi soha bo'lganligi sababli, cheklanmagan javobgarlik tashuvchilar faoliyatiga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin edi.

Shu bilan birga, javobgarlikda cheklovlarning mavjudligi xususiy huquqning asosiy tamoyillaridan biri bo'lgan to'liq zarar qoplash prinsipiga zid jihatlarni yuzaga keltirdi. Amaliyotda ko'plab holatlarda yo'lovchi yoki yuk egasiga yetkazilgan real zarar belgilangan limitlardan ancha yuqori bo'lgan, biroq Konvensiya qoidalari sababli zarar to'liq qoplanmagan. Bu holat, ayniqsa, yo'lovchilarning hayoti va sog'lig'iga yetkazilgan zarar masalasida jiddiy e'tirozlarga sabab bo'lgan. Ilmiy doiralarda Varshava tizimi ko'pincha tashuvchilar manfaatlarini haddan tashqari himoya qilgani,

¹⁵⁴ <https://lex.uz/ru/docs/2643480>

yo'lovchi va iste'molchi huquqlarini esa yetarli darajada ta'minlamagani uchun tanqid qilingan.¹⁵⁵

Varshava Konvensiyasi qoidalarining sud amaliyotida qo'llanilishi uning huquqiy mazmuni murakkab va ko'p talqinli ekanini ko'rsatadi. Xususan, Konvensiyaning 17-moddasida nazarda tutilgan "hodisa"¹⁵⁶ tushunchasi turli davlatlar sudlari tomonidan bir xil talqin qilinmagan. Ayrim sudlar ushbu tushunchani faqat tashqi, kutilmagan va g'ayrioddiy holatlar bilan cheklagan bo'lsa, boshqa sudlar parvoz jarayonida yuzaga kelgan ichki xavf omillari, texnik nosozliklar yoki ekipajning noto'g'ri xatti-harakatlarini ham "hodisa" sifatida baholagan.¹⁵⁷ Bunday turlicha yondashuvlar xalqaro havo tashuvlarida huquqiy aniqlik va oldindan bashorat qilinuvchanlikka salbiy ta'sir ko'rsatgan hamda Konvensiya qoidalarini bir xilda qo'llash masalasini dolzarb muammoga aylantirgan.

O'zbekiston Respublikasi uchun Varshava Konvensiyasining ahamiyati alohida e'tiborga loyiq. Milliy huquq tizimida xalqaro shartnomalar ustuvor hisoblanadi va Konvensiya qoidalari bevosita qo'llaniladi. Bu esa xalqaro havo tashuvlari bilan bog'liq munosabatlarda milliy fuqarolik va havo huquqi normalarini Konvensiya bilan uyg'un holda qo'llashni taqozo etadi. Amaliyotda Varshava Konvensiyasi milliy qonunchilikni to'ldiruvchi, ayrim hollarda esa cheklovchi huquqiy manba sifatida namoyon bo'ladi. Natijada xalqaro havo tashuvlari bo'yicha yuzaga keladigan nizolarni hal etishda xalqaro xususiy huquq mexanizmlari va Konvensiya qoidalari o'zaro uzviy bog'langan holda ishlaydi.

1999-yilda qabul qilingan Montreal Konvensiyasi¹⁵⁸ Varshava tizimini zamonaviy iqtisodiy va huquqiy sharoitlarga moslashtirishga qaratilgan muhim bosqich bo'ldi. Unda javobgarlik limitlari xalqaro hisob birligi hisoblangan SDR(ing. Special Drawing Rights, SDR)— xalqaro zaxira va to'lov vositasi¹⁵⁹ asosida belgilandi, yo'lovchilarga nisbatan ikki bosqichli javobgarlik tizimi joriy etildi va ularning huquqlari sezilarli darajada kuchaytirildi. Shu bilan birga, Montreal Konvensiyasi Varshava Konvensiyasining asosiy konseptual yondashuvini, ya'ni kollizion normalarni cheklovchi va yagona moddiy-huquqiy rejimni ta'minlovchi mexanizmni saqlab qoldi. Bu holat havo transporti sohasida huquqiy izchillik va davomiylikni ta'minlab, Varshava tizimining zamonaviy shaklda rivojlanishiga imkon berdi.

Tarixiy jihatdan qaralganda ham, Varshava Konvensiyasining ayrim qoidalari turli davlat sudlarida turlicha talqin qilingan holatlar ko'p uchraydi. Masalan, Qo'shma Shtatlar va Buyuk Britaniya sudlari *El Al Airlines v. Tsui Yuan Tseng* (1999) va *Sidhu v. British Airways* (1997) kabi ishlarida Konvensiyaning umumiy ta'sirini turlicha baholadi: AQSh Oliy sudi mazkur ishda Varshava Konvensiyasini "yuqori darajadagi davlatlararo majburiyatlar"ni o'z ichiga oluvchi hujjat sifatida e'tirof etib, mahalliy

¹⁵⁵ <https://ejournal.um.edu.my/index.php/JMCL/article/view/16214>

¹⁵⁶ <https://lex.uz/ru/docs/2643480>

¹⁵⁷ THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA AND CONVENTIONS ON CARRIAGE OF PASSENGERS, CARGO AND BAGGAGE BY AIR AVIATION: A HISTORICAL STUDY Moh'd Masoud KHARTOUM University of Dodoma, Tanzania. Dec 01, 2023 https://www.jital.org/index.php/jital/article/viewFile/406/pdf_224

¹⁵⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/Warsaw_Convention

¹⁵⁹ <https://uz.wikipedia.org/wiki/Sdr>

qonunchilik asosida da'vo qo'zg'atish imkoniyatini rad etgan. Boshqa ayrim yurisdiktsiyalarda esa, aksincha, Konvensiya tatbiq etilmaydigan yoki undan tashqarida qoladigan holatlarda milliy huquq asosida da'vo ochishga yo'l qo'yilgan¹⁶⁰ 1999-yilgi Montreal Konvensiyasi esa yangi forum va kompensatsiya me'yorlarini joriy etganligi bois konvensiyaning ma'nosini yanada kengaytirgan yondashuvlarni paydo qildi. Masalan, Monreal Konvensiyasi da'voni yo'lovchining doimiy istiqomat maskanidagi sudga berish imkonini joriy qildi, Bu yangilik taraflar o'rtasida yurisdiksiya masalasida turli talqinlar va huquqiy farqlarning yuzaga kelishiga sabab bo'lmoqda. Natijada, mazkur konvensiyalarni ratifikatsiya qilgan davlatlarda ularning qoidalarini amalda qo'llash jarayoni milliy qonunchilik va sud amaliyoti xususiyatlariga bog'liq holda turlicha namoyon bo'lmoqda.

Xulosa

Xulosa qilib aytganda, 1929-yilgi Varshava Konvensiyasi xalqaro havo transporti sohasida yo'lovchi va yuk tashish bilan bog'liq munosabatlarni tartibga solishda beqiyos tarixiy, nazariy va amaliy ahamiyatga ega bo'lgan fundamental huquqiy hujjat hisoblanadi. U xalqaro havo qatnovlari endigina shakllanib borayotgan davrda turli davlatlar huquqiy tizimlari o'rtasida yuzaga kelayotgan kolliziyalarni bartaraf etish, tashuvchilar va yo'lovchilar o'rtasidagi munosabatlarga barqarorlik va aniqlik kiritish hamda xalqaro miqyosda yagona qoidalarni joriy etish maqsadida qabul qilingan. Aynan shu jihatdan Varshava Konvensiyasi xalqaro xususiy huquqda klassik kollizion yondashuvdan chekinib, bevosita qo'llaniladigan transmilliy moddiy-huquqiy normalar orqali huquqiy tartibotni ta'minlashga qaratilgan ilk samarali mexanizmlardan biri sifatida e'tirof etiladi.

Konvensiya qoidalari xalqaro havo tashuvlari sohasida huquqiy bir xillik va oldindan bashorat qilinuvchanlikni ta'minlashga xizmat qilgan bo'lsa-da, vaqt o'tishi bilan uning ayrim institutlari, xususan tashuvchining javobgarligi limitlari va yo'lovchilar manfaatlarini himoya qilish darajasi zamonaviy ehtiyojlarga to'liq javob bermay qolgani ayon bo'ldi. Sud amaliyotida Konvensiya normalarining turlicha talqin qilinishi, javobgarlikning qat'iy cheklanganligi hamda to'liq zarar qoplash tamoyiliga zid jihatlar ilmiy doiralarda va amaliyotda jiddiy munozaralarga sabab bo'ldi. Bu holatlar xalqaro havo transporti huquqini yangilash va yanada muvozanatli tizim yaratish zaruratini yuzaga chiqardi.

Mazkur ehtiyoj 1999-yilda qabul qilingan Montreal Konvensiyasi orqali o'z ifodasini topdi. U Varshava tizimini tubdan inkor etmagan holda, balki uni zamonaviy iqtisodiy va huquqiy sharoitlarga moslashtirdi, yo'lovchilar huquqlarini kengroq himoya qilishga qaratilgan yangi yondashuvlarni joriy etdi, javobgarlik limitlarini oshirdi va yurisdiksiya masalasida qo'shimcha imkoniyatlar yaratdi. Shu bilan birga, Montreal Konvensiyasi ham Varshava Konvensiyasiga xos bo'lgan asosiy konseptual

¹⁶⁰EL AL ISRAEL AIRLINES, LTD. v. TSUI YUAN TSENG certiorari to the united states court of appeals for the second circuit. <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/525/155>

yondashuvni — xalqaro havo tashuvlari uchun yagona, transmilliy moddiy-huquqiy rejimni saqlab qoldi.

Natijada, Varshava va Montreal konvensiyalari o'zaro uzviy bog'liq holda xalqaro havo transporti sohasida barqaror, izchil va kompleks huquqiy asosni shakllantirdi. Ular birgalikda nafaqat xalqaro havo tashuvlari amaliyotini tartibga solibgina qolmay, balki xalqaro xususiy huquqning rivojlanishiga, transmilliy huquqiy mexanizmlarning shakllanishiga va davlatlar o'rtasida huquqiy hamkorlikni mustahkamlashga sezilarli hissa qo'shdi. Shu ma'noda, Varshava Konvensiyasi tarixiy ahamiyatini saqlab qolgan holda, bugungi kunda ham Montreal tizimi bilan birgalikda xalqaro havo transporti huquqining nazariy va amaliy poydevorini tashkil etuvchi muhim manba bo'lib qolmoqda.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. Xalqaro xususiy huquq: Darslik / Mualliflar jamoasi || y.f.d., dots. I.Rustambekov umumiy tahriri ostida. –T.: TDYU, 2019. – 343 b.
2. <https://www.beneschlaw.com/resources/air-carrier-liability-regimes-compare-and-contrast-of-warsaw-and-montreal-provisions.html#:~:text=Articles%2026%20and%2029%20of,%E2%80%9D>
3. Carriage of goods by air: A guide to the international legal framework Report by the unctad secretariat UNCTAD/SDTE/TLB/2006/1 27 June 2006
4. O'zbekiston Respublikasi Havo kodeksi.
5. Abeyratne, R. (2012). Aviation law and regulation. Springer.
6. Goldhirsch, D. (1993). The Warsaw Convention Annotated. Kluwer Law International.
7. https://en.wikipedia.org/wiki/Warsaw_Convention
8. <https://uz.wikipedia.org/wiki/Sdr>
9. EL AL ISRAEL AIRLINES, LTD. v. TSUI YUAN TSENG certiorari to the united states court of appeals for the second circuit. <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/525/155>
10. <https://ejournal.um.edu.my/index.php/JMCL/article/view/16214>
11. THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA AND CONVENTIONS ON CARRIAGE OF PASSENGERS, CARGO AND BAGGAGE BY AIR AVIATION: A HISTORICAL STUDY Moh'd Masoud KHARTOUM University of Dodoma, Tanzania. Dec 01, 2023 https://www.jital.org/index.php/jital/article/viewFile/406/pdf_224
12. Dempsey, P. S. (2005). Public international air law. McGill University Press.

13. United Nations. (1929). Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (Warsaw Convention). <https://lex.uz/ru/docs/2643480>

14. United Nations. (1999). Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention).