

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

У статті розглядається значення, діяльність та роль міжнародних організацій у цивільній авіації. Подана характеристика найвідоміших організацій та проведений порівняльний аналіз між ними. Ключові слова: цивільна авіація, міжнародна організація, ІКАО, АФКАК, ЛАКАК, Євроконтроль, аеронавігація, повітряні лінії.

В статье рассматривается значение, деятельность и роль международных организаций в гражданской авиации. Дана характеристика наиболее известных организаций и проведен сравнительный анализ между ними. Ключевые слова: гражданская авиация, международная организация, ИКАО, АФКАК, ЛАКАК, Евроконтроль, аэронавигация, воздушные линии.

The article describes the importance, activity and role of the international organizations in civil aviation. This article has characteristics of the best-known organizations and comparative analysis between them. Keywords: civil aviation, international organization, ICAO, AFKAK, LAKAK, Eurocontrol, aeronavigation, open-wires.

Постановка проблеми. Цивільна авіація має важливе значення для України і світової спільноти в цілому. Але авіація є одним із найбільш уразливих об'єктів і може становити значну загрозу для населення. Тому безпека цивільної авіації має особливо важливе значення. Порушення правил безпеки в цій сфері здатні призвести до великих людських жертв, руйнувань, екологічної катастрофи, завдати шкоди життєво важливим, стратегічним або особливо небезпечним об'єктам, дезорганізувати їх роботу, викликати паніку серед населення, завдати значних матеріальних збитків тощо.

Аналіз останніх досліджень чи публікацій. Дослідження розвитку, діяльності і регулювання міжнародних організацій цивільної авіації здійснювали Т.О. Коломоєць, В.К. Колпаков, В.В. Копейчиков, Ю.М. Малеев, Р. Гардінер, А. Кіслов, В. Рижий, Н. Джойнер, М. Хек, К. Ліннан, Дж. Чой, Г.П. Ситник, Ю.С. Шемшученко, Ш.К. Шкарпур, Д. МакКлін, та ін.

Формулювання цілей статті. Створення і діяльність міжнародних організацій в галузі цивільної авіації має на меті заповнення прогалин і усунення недоліків безпеки, здійснює дослідження, розробку та удосконалення стандартів, правил, регламентів, покликаних забезпечувати безпечний і впорядкований розвиток цивільної авіації, надійність та економічність повітряно-транспортних сполучень.

Викладення основного матеріалу дослідження. Міжнародне повітряне право - сукупність міжнародно-правових принципів і норм, які регулюють міжнародні польоти й інші види використання повітряного простору. Важливість міжнародного повітряного простору, а також національного повітряного простору полягає в його інтенсивному використанні в транспортних цілях, що об'єктивно потребує точної регламентації такої діяльності як на національному,

так і міжнародному рівні й обумовлює розробку технічних вимог до неї. На міжнародному рівні необхідно було регламентувати регулярні, транзитні польоти повітряних суден, спільні міжнародні польоти з території однієї на територію іншої держави, із транзитом через територію третьої держави або без такого з використанням міжнародного повітряного простору. У цих цілях у 1944 році в Чикаго була укладена Конвенція про міжнародну цивільну авіацію і створена універсальна міжнародна міжурядова організація — Міжнародної цивільної авіації (ІКАО). Мета і завдання цієї організації — регламентація міжнародних польотів цивільних повітряних суден у міжнародному і національному повітряному просторах із метою забезпечення їхньої ефективності і безпеки. Чиказька конвенція поклала початок формуванню нової галузі міжнародного права — міжнародного повітряного права.

Постійно діючим органом ІКАО є Рада Організації, зобов'язаний забезпечувати безперервність роботи всієї цієї міждержавної структури. Цей виконавчий орган формується з тридцяти представників держав - членів ІКАО, що обираються Асамблеєю таємним голосуванням з числа кандидатів, висунутих урядами країн, що грають провідну роль в організації та експлуатації повітряного транспорту, а також вносять істотний внесок у надання аеронавігаційних послуг і засобів обслуговування міжнародної цивільної авіації. При цьому повинен забезпечуватися принцип справедливого географічного представництва, відповідно до якого в цьому органі могло б забезпечуватися постійна участь держав усіх географічних регіонів. Важливою вимогою, встановленою щодо кандидатур членів Ради ІКАО, є відсутність у кожного з них фінансової зацікавленості і активної участі в діяльності будь-якого авіатранспортного підприємства - експлуатанта міжнародних повітряних ліній.

Систему органів ІКАО складають Асамблея, Рада, Аеронавігаційна комісія, функціональні комітети (авіатранспортний, юридичний, фінансовий, з незаконного втручання у справи цивільної авіації та ін.), Секретаріат на чолі з Генеральним Секретарем. Штаб-квартира ІКАО розташована в Монреалі (Канада). Організація має також представництва в шести регіонах світу.

Основні договори в сфері міжнародного повітряного права:

- Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 рік);
- Статут міжнародної організації цивільної авіації (Чикаго, 1944 рік);
- Угода про транзит міжнародними повітряними лініями, «про дві свободи повітря» (Чикаго, 1944 рік);
- Про міжнародний повітряний транспорт, «про п'ять свобод повітря» (1944 рік);
- Договір про відкрите небо 1992 року;
- Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшава, 1929 рік і Гаазький протокол до цієї конвенції 1955 року);
- Конвенція про відповідальність авіаперевізника на міжнародних лініях (Варшава, 1929 рік);

- Конвенція про збитки, завдані іноземному повітряному судну і третім особам на поверхні (Рим, 1952 рік);
- Додатковий протокол до конвенції 1952 року (Рим, 1978 рік);
- Конвенція про злочини і деякі інші дії на борту повітряного судна (Токіо, 1963 рік);
- Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 1970 рік).

Відповідно до цих документів розроблені такі принципи міжнародного повітряного права:

- свободи польотів у міжнародному повітряному просторі;
- поваги суверенітету держави над її повітряним простором;
- визнання національності судна на основі його реєстрації;
- забезпечення безпеки міжнародних повітряних сполучень;
- захисту повітряних суден від актів незаконного втручання;
- відшкодування збитків, завданих повітряним суднам.

Крім ІКАО, суттєву роль у справі становлення і розвитку міжнародного повітряного права грають Міжнародні регіональні авіаційні організації й органи, яких налічується нині біля чотирьох десятків. До найбільш важливих таких організацій належать, зокрема: Європейська конференція цивільної авіації, створена в 1954 році; Європейська організація із забезпечення безпеки навігації — Євроконтроль, утворена в 1960 році; Африканська комісія цивільної авіації, що виникла в 1969 році; Агентство із забезпечення безпеки аеронавігації в Африці і Мадагаскарі, засноване в 1959 році; Латиноамериканська комісія цивільної авіації, утворена в 1973 році; Рада цивільної авіації арабських держав, заснована у 1967 році. Крім того, існує значне число міжнародних неурядових організацій, покликаних сприяти співробітництву держав у справі забезпечення ефективної і безпечної міжнародної аеронавігації. У їхньому числі можна виділити такі наукові міжнародні організації, як Асоціація міжнародного права й Інститут міжнародного права, що неодноразово розглядали відповідні міжнародно-правові проблеми на своїх регулярних сесіях.

Європейська конференція цивільної авіації (ЕКАК) знаходиться в Страсбурзі і займається вивченням проблем повітряного транспорту Західної Європи, яка сприяє координації відповідної діяльності країн регіону, більш ефективному використанню та розвитку міжнародного невійськового повітроплавання, співпраці з ІКАО. Про плідності роботи ЕКАК свідчить той факт, що під її егідою розроблено та прийнята Типова угода про повітряне сполучення, Багатостороння угода про сертифікати льотної придатності на імпортовані повітряні судна 1960 р., Угода про комерційні права при нерегулярних повітряних сполученнях 1956 р. Важливим напрямком роботи ЕКАК є стандартизація вимог до нового авіаційного обладнання, систем навігації та зв'язку.

Африканська комісія цивільної авіації (АФКАК) створена в 1969, штаб-квартира в Дакарі, члени АФКАК – 41 держава. Ними можуть бути будь-які африканські держави – учасники Організації африканської єдності (ОАЕ). Мета

АФКАК: виробіток загальної політики держав – членів АФКАК у використанні цивільної авіації, обговорення й планування необхідних заходів щодо співробітництва й координації їхньої діяльності в області цивільної авіації, сприяння більш ефективному використанню й удосконаленню африканського повітряного транспорту. Вищий орган АФКАК – Пленарна сесія, вищий виконавчий орган – Бюро. Рішення АФКАК носять консультативний характер. При виконанні поставлених завдань АФКАК тісно співробітничас з ОАЕ й ІКАО.

На відміну від Африканської комісії цивільної авіації, Латиноамериканська комісія цивільної авіації (ЛАКАК) заснована в 1973, штаб-квартира в Лімі, члени ЛАКАК – 19 держав. Члени ЛАКАК можуть бути тільки держави Південної й Центральної Америки, включаючи Панаму, Мексику й держави, розташовані в басейні Карибського моря. Мета ЛАКАК: збір і публікування статистичних даних про авіаперевезення по пунктах відправлення й призначення, вивчення тарифної політики в області повітряного транспорту, виробіток рекомендацій з дотримання тарифів при здійсненні міжнародних авіаперевезень у регіоні, по створенню власного правового механізму, що забезпечує дотримання тарифів і накладення санкцій. Вищий керівний орган – Асамблея, вищий виконавчий орган – Виконавчий комітет. ЛАКАК співпрацює з ІКАО й іншими міжнародними організаціями в області цивільної авіації. ЛАКАК – консультативний орган, тому її рішення й рекомендації вимагають схвалення кожного її члена.

Агентство по забезпеченню безпеки аеронавігації в Африці й на Мадагаскарі (АСЕКНА) створене в 1960, штаб-квартира в Дакарі, члени АСЕКНА – 13 африканських держав. Членство відкрите для африканських держав за умови згоди всіх членів АСЕКНА. Мета АСЕКНА: забезпечення регулярності й безпеки польотів повітряних судів над територією держав – членів АСЕКНА, керування, експлуатація й зміст аеродромів, посередництво в наданні фінансової й технічної допомоги. Вищий керівний орган – Адміністративна рада, вищі виконавчі органи – Генеральна дирекція, представництва. Рішення ради обов'язкові для держав-членів. АСЕКНА спаіапрцює з ІКАО в області підготовки й виконання рекомендацій Асамблеї ІКАО.

Центральноамериканська організація по обслуговуванню аеронавігації (КОКЕСНА) створена в 1960, члени КОКЕСНА – 5 центральноамериканських держав. Мета КОКЕСНА: забезпечення передбаченого в регіональному плані ІКАО аеронавігаційного обслуговування польотів над територією держав – членів КОКЕСНА й іншими районами, зазначеними в міжнародних угодах, модернізація аеропортів й аеронавігаційного встаткування держав-членів. Вищий керівний орган – Адміністративна рада, вищі виконавчі органи – Технічна комісія, Секретаріат. КОКЕСНА одержує технічну допомогу з боку ІКАО й Агентства міжнародного розвитку США, зацікавленого в цій організації, тому що американським авіакомпаніям належить велика кількість літаків, що обслуговують КОКЕСНА.

Європейська організація по забезпеченню безпеки аеронавігації (Євроконтроль) створена в 1960, штаб-квартира в Брюсселі, члени – 10

європейських держав. Членство відкрите для всіх європейських країн за умови згоди всіх членів Євроконтролю. Мета Євроконтролю – забезпечення аеронавігації й безпеки польотів, здійснення контролю й координації руху літальних апаратів цивільної авіації й військово-повітряних сил у верхньому повітряному просторі над територією держав – членів Євроконтролю, розробка уніфікованих правил польотів і діяльності аеронавігаційних служб. Вищий керівний орган – Постійна комісія, що складається із представників держав у ранзі міністрів цивільної авіації й оборони, вищі виконавчі органи – Агентство по обслуговуванню повітряного руху, Комітет керуючих, Секретаріат. Євроконтроль співробітничав з ІКАО, ІАТА й іншими міжнародними організаціями в області цивільної авіації.

Європейська організація із забезпечення безпеки аеронавігації (Євроконтроль) зі штаб-квартирою в Брюсселі, створена в результаті укладення Конвенції про створення такої в 1960 р. Її завдання полягає в попередженні та запобіганні зіткнень у повітрі військових і цивільних літальних апаратів, а також у вдосконаленні управління повітряним рухом над територією Західної Європи. Практична робота цієї міжурядової організації полягає у розробці уніфікованих правил польотів і діяльності наземних аеронавігаційних служб, у виробленні рекомендацій щодо коригування регіональних аеронавігаційних планів, прийнятих ІКАО.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розробок.

Знаменною рисою розвитку людського суспільства є зміцнення взаємозв'язків і взаємозалежності країн і народів, розвитком міжнародного співробітництва, появою глобальних проблем, породивши створення великої кількості міжнародних організацій, в тому числі і з цивільної авіації. Міжнародні організації з цивільної авіації допоможуть у вирішенні багатьох проблем у цій галузі права, як наприклад, створення аеропортів, аеронавігаційних засобів, регулювання польотів. Тому, різноманітна й активна міжнародна діяльність міжнародних організацій, їх чисельний ріст і обумовлена цими чинниками необхідність розвитку міжнародно-правового регулювання їхньої діяльності сприяли утворенню в системі сучасного міжнародного права нової його галузі – міжнародного повітряного права.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Иванов Ю.А. Міжнародне право: Посібник для підготовки до іспитів, [Текст] Київ, 2004; 198с.
2. Лукашук И.И. Международное право. Особенная часть: Учебник, Москва: [Текст] БЕК, 1997.- 453с.
3. Международное право [Текст] /под. ред. Г.И. Тункина, Москва, 1994.- 221с.
4. Международное право [Текст] /отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов, Москва, 2000.-312с.
5. Черкес М.Ю. Міжнародне право: Підручник, [Текст] Київ, 2000.-275с.
6. Герасимов Р.О. Природа і статус регламентів Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО у міжнародному праві [Текст] // Науковий вісник Чернівецького університету: Збірник наукових праць. Серія: правознавство. Випуск 348 (2006) – Чернівці: Рута. - 2006. І С. 59-64.

7. Виктор Беяев «Гражданская авиация на рубеже столетий: магистральные самолёты» – журнал «Авиация и время»; 2000 г.-121-122 с.