

ПРОБЛЕМА ФРАГМЕНТАЦІЇ І ШЛЯХИ ЇЇ ВРЕГУЛЮВАННЯ В МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ

Національний авіаційний університет
проспект Космонавта Комарова, 1, 03680, Київ, Україна
E-mail: stishovit@gmail.com

Мета: на прикладі міжнародного повітряного права аналізується явище фрагментації міжнародного права – як один з аспектів його розвитку та кодифікації на різних рівнях делегованої компетенції. **Методи дослідження:** у роботі застосовувались загальнонаукові та спеціальні методи: історичний, порівняльно-правовий, герменевтичний, спеціально-юридичний. **Результати:** досліджено основні етапи розвитку і сучасні рівні нормотворчості в міжнародному повітряному праві, їх узгодження в контексті врегулювання проблем фрагментації. **Обговорення:** шляхи узгодження нормативів різних рівнів делегованої компетенції

Ключові слова: фрагментація міжнародного права, делегована компетенція, багаторівневе регулювання повітряних сполучень, двосторонні угоди з аеронавігації, комерційні авіап перевезення, керівництво ІКАО, правила польотів, система управління безпеки польотів.

Постановка проблеми та її актуальність.

Сучасний міжнародний правопорядок спирається на потужну кодифіковану основу, утворену міжнародними договорами та іншими ніж договори актами, де письмово фіксується узгоджена воля держав і рекомендації міжнародних установ. Здійснене впродовж перших десятиліть чинності Статуту ООН, забезпечення кодифікованими нормами найважливіших галузей міжнародного права, надалі вимагало від держав координувати своє законодавство в спеціальних галузевих питаннях, тож до системних договорів, чимдалі тим більше, додається безліч спеціальних угод різних ступенів конкретизації та величезний масив інших, ніж договори, кодифікованих джерел, які, зазвичай, роз'яснюють і конкретизують договірні положення. Вирішальну роль у цьому процесі відіграє нормотворча діяльність міжнародних установ, що здійснюється, відповідно до обсягів делегованої їм компетенції. Кожна з таких установ, на відміну від юридичної рівності суверенних держав, має унікальну правосуб'єктність, обумовлену її функціо-

нальним призначенням і волею держав-засновниць, зафіксовану в установчих договорах. Їх правотворчість вносить ускладнення при визначенні, в конкретних випадках правозастосування, пріоритету норм, виданих в різний час, на різних рівнях правотворчості і т. ін. Іншим важливим явищем сучасного міжнародного права, став регіоналізм, інституціалізувавши новий рівень правосуб'єктності, нормотворчість в межах якого конкурує як з національним, так і з міжнародним правом глобального рівня. Комплекс питань, пов'язаних з визначенням юридичної сили норм міжнародного права різного походження, часу видання і призначення, розмежуванням компетенції суб'єктів делегованої правотворчості, визначення критеріїв визнання міжнародної правосуб'єктності осіб приватного права тощо – складає комплекс проблем, охоплених поняттям «фрагментація міжнародного права». Фрагментація міжнародного права розглядається як один з невід'ємних аспектів його розвитку, що полягає у реальній полісистемності міжнародного права, тобто в утворенні в рамках теоретично єдиної міжнародно-правової системи

– напівзалежних правових систем, які можуть конфліктувати при правозастосуванні» [5, с. 200]. Проблемні питання фрагментації і напрямки їх вирішення добре ілюструє історія розвитку і сучасна динаміка функціонування системи міжнародного повітряного права.

Аналіз досліджень і публікацій. Питанням фрагментації міжнародного права присвячена низка доповідей дослідницької групи Комісії з міжнародного права ООН, на чолі з Марті Коскенсьемі [1-2], та низка авторських досліджень, зокрема, роботи А. Циммермана і Р. Гофмана, В. Дженкса, К. Літля, Г. Хафнера [3] та з вітчизняних авторів – О. Плотнікова, Н. Кісліциної, М. Гнатовського, Т. Короткого [4, 5]. Важливий позитивний досвід в сфері розмежування компетенцій і розв'язання окремих проблем фрагментації має історія розвитку права Європейського Союзу, у викладенні Матіаса Гердегена [6, с. 93-113].

Міжнародне повітряне право досліджено на основі системної роботи В.Д. Бордунова [7] та аналізі конвенцій, актів міжнародних установ і матеріалів конференцій в сфері міжнародного повітряного права [8-16].

Мета роботи полягала в аналізі, в контексті дискусії з питань фрагментації міжнародного права, динаміки розвитку й розгалуження напрямів кодифікації та рівнів правотворчості в системі міжнародного повітряного права.

Виклад основного матеріалу. Історія кодифікації й інституціалізації в системі міжнародного повітряного права, загалом, відтворює тенденцію, визначену в одній з доповідей Комісії з міжнародного права, присвяченій сучасним процесам фрагментації, де розвиток міжнародного права охарактеризовано як узагальнений рух від двосторонніх, через регіональні домовленості – до зобов'язань *erga omnes* [1, с. 382-390]. На відміну від морського права, в якому століттями панували звичаєві норми, кодифікація повітряного права відбувалася безпосередньо в зв'язку з розвитком самої авіації та аеронавігації. Перші закони європейських держав були прийняті в період 1909 – 1912 рр. – у Франції, Німеччині, Великобританії, Австрії, Росії та США. В цей же період Міжнародним юридичним комітетом авіації

було розроблено Міжнародний повітряний кодекс (1911 р.), що мав рекомендаційний характер [7, с. 38]. Першу двосторонню угоду з питань міжнародного повітряного сполучення було укладено перед першою світовою війною між Францією і Німеччиною 23 червня 1913 р. [7, с. 62]. Зусилля створити новий міжнародний правопорядок по закінченню війни торкнулися й міжнародного повітряного права. На Паризькій мирній конференції 1919-1920 рр. було прийнято Паризьку конвенцію про регулювання повітряних сполучень від 13 жовтня 1919 р. – першу кодифіковану основу міжнародної аеронавігації, якою, серед іншого, було засновано Міжнародну комісію з аеронавігації [7, ст. 34], що підпорядковувалася Лізі Націй і повинна була уточнювати й узгоджувати численні організаційні й технічні положення Конвенції та додатків до неї. Трохи згодом в західній півкулі була заснована Постійна американська авіаційна комісія з штабквартирою і Лімі (1927 р.), яка мала виконувати аналогічні функції на Американському континенті [9].

Спеціальні положення з більш детального регулювання окремих аспектів аеронавігації, були викладені у восьми додатках (А-Н) до Паризької конвенції. Таким чином в міжнародному повітряному праві перенесення в додатки спеціальних питань було апробовано як поширений надалі метод кодифікаційного процесу. Попри ретельну деталізацію окремих питань, Паризька конвенція 1919 р. виявляє ще деякі риси неспеціалізованості. Наприклад, на відміну від майбутньої Чиказької конвенції 1944 року, вона не окреслює дію своїх норм виключно колом повітряних суден цивільної авіації, таке поняття взагалі в ній ще не знайшло свого кодифікованого втілення: натомість, п.п. а) – е) додатку D поділяють повітряні судна, що підпадають під дію конвенції, на аеростати і аеродини: аеростат (дирижабль чи повітряна куля) визначається як повітряне судно, що тримається в повітрі статично; аеродин – як повітряне судно, важче повітря, що утримується динамічним опором, внаслідок дії повітря на його поверхні; власне літак визначається як аеродин, оснащений пристроєм, що його рухає, опора якого забезпечується аеродинамічним впливом на поверхні, нерухомі при одному й тому ж режимі

польоту [8]. В додатку Е Розділ І «Правила видання і продовження свідоцтв» виділяє різні категорії персоналу, обумовлені службою на різних категоріях повітряних суден, зокрема: а) суден, що є засобом публічного транспортування, яке здійснюється підприємством повітряного транспорту; б) суден, що використовуються для промислових і комерційних цілей з метою отримання прибутку, але не призначені для перевезень, визначених в п. а); в) повітряних суден для туризму. Класифікація свідоцтв, наведена в додатку Е (Розділ ІІ) дає уявлення про категорії льотного складу: 1) пілоти аероридів з підкатегоріями: а) для туризму і б) публічного транспорту та для роботи в повітрі; 2) пілоти вільних аеростатів; 3) пілоти дирижаблів (3, 2 і 1 класу); 4) навігатори (2 і 1 класів); 5) радіотелеграфісти; 6) радіотелефоністи; 7) бортмеханіки [8].

Таким чином, Паризька конвенція 1919 р. з її додатками охопила всі актуальні на той час питання забезпечення аеронавігації, в багатьох аспектах ще не диференційовані на окремі напрямки регулювання, які склалися згодом. Додатки до конвенції і повноваження Міжнародної комісії з аеронавігації та Постійної американської авіаційної комісії заклали основи багаторівневого регулювання повітряних сполучень, залучивши в цей процес нормотворчу діяльність перших міжнародних установ та держав-учасниць. Конвенцією було передбачено конкретизацію положень її основного тексту і додатків і шляхом укладання двосторонніх домовленостей – як між державами-учасницями так і між ними третіми державами [8, ст. 5].

В сфері комерційної експлуатації повітряних суден, починаючи з 1919 р. почала свою роботу неурядова установа – Міжнародна асоціація повітряних перевезень, ІАТА (International Air Traffic Association), що координувала діяльність приватних перевізників. Її правонаступницею після другої світової війни стала Міжнародна асоціація повітряного транспорту, теж ІАТА (International Air Transport Association). Досить швидко вимоги міжнародних комерційних авіаперевезень спо-

нукали держави створити і окрему систему міжнародно-правового регулювання в цій сфері: 4-12 жовтня 1929 р. у Варшаві на другій міжнародній конференції з приватного повітряного права було прийнято Варшавську конвенцію з уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р., в якій було визначено стандартні вимоги до перевізних документів (проїзний квиток, багажна квитанція та авіавантажна накладна) та уніфіковано процедури їх оформлення [10].

Тенденція диференціації міжнародного повітряного права на публічне і приватне, започаткована до другої світової війни, з її завершенням набула подальшого розвитку. Як відомо, на кінець другої світової війни було усвідомлено й реалізовано спільну волю провідних держав створити новий міжнародний порядок на основі комплексу системотворчих міждержавних домовленостей: навесні 1944 року на Бреттон-Вудській конференції було закладено правові й організаційні основи міжнародних валютних та інвестиційних відносин між державами, того ж року восени (1 листопада 1944 р.) почала роботу Чиказька конференція з цивільної авіації; через кілька місяців (26 червня 1945 р.) було прийнято Статут ООН і Статут МС ООН. Таким чином паралельно і взаємозалежно почали своє формування економічний (неоліберальний) і універсальний міжнародні правопорядки, побудовані на публічному міжнародному праві, що швидко отримували свою кодифіковану основу в основних галузевих напрямках.

Правову основу сучасної системи міжнародного публічного повітряного права утворено під час роботи Чиказької конференції з цивільної авіації, в якій взяли участь 52 держави. Крім Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію (на той час її підписали 38 держав), було підписано також Тимчасові домовленості про цивільну авіацію (підписали 34 держави), Угоду про транзити при міжнародних повітряних сполученнях (підписали 26 держав), а також Заключний акт конференції (підписали 34 держави), який містив «Типову форму угоди про надання повітряних ліній», що уніфікував умови двосторонніх угод між державами про доступ іноземних цивільних

повітряних суден в їхній повітряний простір [7, с. 74].

Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 року (далі Конвенція) стала найважливішими здобутком Чиказької конференції, заклавши основи спільної стратегії держав-учасниць з розвитку повітряного транспорту в мирний час. Як зазначив О. Нерадько, факт тривалості ідейної й змістовної актуальності Конвенції вражає й донині [9]. Конвенція складається з преамбули і чотирьох частин, її невід'ємною складовою є додатки, яких нині нараховується дев'ятнадцять [11].

В шести главах Частини I «Аеронавігація» викладено правові основи організації міжнародних повітряних сполучень. Глава I «Загальні принципи і застосування конвенції» базується на принципі повного й виключного суверенітету держави над її повітряним простором (ст. 1, 2). Глава II «Політ над територією держави-члена» розрізняє правовий режим нерегулярних (ст. 5) і регулярних (ст. 6) повітряних польотів. Для нерегулярних рейсів конвенція передбачає право іноземних літаків пролітати над територією держави-члена, за умови її згоди, без отримання кожного разу спеціального на те дозволу (ст. 5), тоді як регулярні рейси обов'язково мають бути предметом спеціальних двосторонніх домовленостей (ст. 6). При цьому і для нерегулярних польотів кожна держава-член може своїм законом встановити такий режим, який воно визнає бажаним. Кожна держава-член забезпечує цивільним суднам іноземних держав на своїй території недискримінаційні правила. З іншого боку, кожна держава-член відповідальна за те, щоб судна її національності, здійснюючи польоти в просторах інших держав, дотримувалися правил польотів (ст. 12). Глава III «Національність повітряних суден» встановлює однозначний зв'язок повітряного судна з місцем його реєстрації (ст. 17), реєстрація судна в більш ніж одній державі недопустима (ст. 18). Кожне судно має відповідні національні і реєстраційні знаки (ст. 20). Держави-члени зобов'язані надавати (за запитом) одна одній, а також ІКАО інформацію стосовно реєстрації та належ-

ності суден (ст. 21). Глава IV «Заходи сприяння аеронавігації» зобов'язує держави активно співробітничати в цій сфері [11].

Частина II «Міжнародна організація цивільної авіації» регламентує діяльність ІКАО (див. далі).

Частина III «Міжнародний повітряний транспорт» містить положення про співробітництво держав через Раду ІКАО в сприянні ІКАО координації діяльності держав з розвитку ефективності і безпеки експлуатації цивільної авіації. Держави члени зобов'язуються подавати Раді ІКАО звіти про наявні авіапідприємства, що здійснюють міжнародні перевезення, обсяги перевезень, їх фінансові показники. Глава XV «Аеропорти та інші аеронавігаційні засоби» визначає умови координації між державами-членами визначення повітряних маршрутів та аеропортів, забезпечення їх аеронавігаційними засобами, міжнародної допомоги в цих заходах, яка може надаватися через Раду ІКАО. Глава XVI передбачає умови спільної експлуатації державами-членами повітряних ліній, створення для цього спільних (міжнародних) підприємств і пулів – як на міжурядовому рівні, так і через недержавні авіапідприємства [11].

Частина IV «Заключні положення» містить умови співвідношення конвенції з іншими міжнародними угодами, зокрема, зобов'язання держав-членів: денонсувати застарілі Паризьку 1919 і Гаванську 1928 рр. конвенції, зареєструвати (односторонніми актами) в Раді ІКАО інші існуючі в сфері аеронавігації угоди держав-членів з іншими державами (і надалі реєструвати в Раді всі нові подібні угоди) та скасувати всі зобов'язання і домовленості, несумісні з Чиказькою конвенцією (Глава XVII) [11].

Закріпивши основні принципи міждержавного співробітництва з забезпечення й регулювання повітряного сполучення в основному тексті, Конвенція виконує роль об'єднуючої нормативної бази, на основі якої динамічно розвивається, модифікується і урізноманітнюється комплекс нормативних актів різного рівня спеціалізації й нормотворчості. Охоплені в ній правові, адміністративні, економічні, експлуатаційні та інші питання і процедури конкретизуються в більш ніж трьох тисячах двосторонніх угод про повітряні сполучення, а також в поточному процесі видання різ-

номанітних актів рекомендаційного характеру ІКАО та іншими міжнародними установами [7, с. 77].

Головною спеціалізованою міжурядовою установою ООН в сфері регулювання діяльності цивільної авіації є Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization), статут якої складає Частина II Конвенції. Статут діє нині в дев'ятій редакції, де консолідовано зміни від 1948 до 2006 року [12]. Членами ІКАО є нині 192 держав [12]. При значній нерівності економічних можливостей держав-членів, Організація прагне забезпечити їх співробітництво на основі взаємної вигоди: держави, що представляють інтереси експлуатантів повітряних суден, зацікавлені в оперативній уніфікації в рамках ІКАО правил, процедур, нормативів і типових домовленостей, що регулюють міжнародні повітряні сполучення; інтереси виробників авіатехніки змушують держави забезпечувати відповідність стандартам ІКАО умов їх діяльності та технічних характеристик авіатехніки; країни, що розвиваються, використовують членство в ІКАО для розвитку національної цивільної авіації, формування національних інфраструктур повітряних сполучень, керуючись стандартами і рекомендаціями [9]. ІКАО діє через свої статутні органи (Асамблея, Рада, Аеронавігаційної комісії), секретаріат на чолі з генеральним секретарем та постійні комітети.

Розробка нових і удосконалення чинних стандартів підрозділами ІКАО є безперервним процесом. Організація, на основі узагальнення льотної практики і спеціальних досліджень, процесу систематизації, уніфікації і стандартизації нормативів і правил, їх кодифікації в міжнародних актах, реалізації і контролю за їх виконанням дозволяє модернізувати систему повітряного права без радикальних змін, не руйнуючи її загальну структуру, основу якої складають норми Чиказької конвенції. Не всі положення Конвенції мають однаково важливість і визначеність, що вимагає різні рівні конкретизації її положень для імплементації в законодавства держав-членів і реалізації цих норм дестинаторами. Зокрема, до питань Кон-

венції, що вимагають безумовної конкретизації на рівні двосторонніх домовленостей В. Бордунов відносить: заборонені зони (ст. 9); посадка в митному аеропорті (ст. 10); застосування правил повітряних сполучень (ст. 11); правила польотів (ст. 12); правила прибуття і відправлення (ст. 13); запобігання поширенню хвороб (ст. 14); аеропортові і прирівняні до них збори (ст. 15); огляд повітряних суден (ст. 16) [8, с. 34]. Особливе місце серед міжнародних авіаційних регламентів належить правилам польотів, конкретизованих в Додатку 2 [11], які відповідно до ст. 12 Чиказької конвенції мають дотримуватися державами-членами з максимально можливою одноманітністю.

Крім додатків і їх періодичного оновлення (видання в нових редакціях), ІКАО розробляє різноманітні керівництва з конкретних питань авіаційної діяльності, зокрема: керівництво з організації контролю за забезпеченням безпеки польотів; керівництво з попередження авіаційних подій; керівництво з розслідування авіаційних подій; керівництво з розслідування авіаційних подій і інцидентів; керівництво із заходів безпеки, що вживаються у зв'язку з військовою діяльністю, потенційно небезпечною для здійснення польотів цивільних повітряних суден; керівництво з радіотелефонного зв'язку; керівництво з безпеки для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання; керівництво з регулювання міжнародного повітряного транспорту [13].

З останнього десятиліття ХХ ст. важливі зміни відбуваються також у міжнародному регулюванні міжнародних комерційних авіап перевезень. Підсумки Уругвайського раунду і прийняття 15 квітня 1994 р. «Маркеського пакету» торкнулися і авіаційної сфери. В рік підписання Маркеських угод (1994 р.) в Монреалі було проведено четверту Всесвітню авіатранспортну конференцію, на якій було розглянуто основні актуальні аспекти регулювання економічної діяльності повітряного транспорту. Конференція визнала необхідність істотних змін в регулюванні авіап перевезень з метою адаптації авіапослуг до умов лібералізації. Було прийнято Монреальську Конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р.,

яка модернізувала та об'єднала в єдиному міжнародному договорі комплекс міжнародних актів, що склався за 70 років дії Варшавської системи регулювання комерційних авіаперевезень [14]. В березні 2003 року ІКАО провела Всесвітню авіатранспортну конференцію «Проблеми і можливості лібералізації», в якій взяло участь 145 держав і 29 міжнародних організацій. Основні питання, що обговорювалися: умови і досвід лібералізації; аспекти лібералізації, що стосуються безпеки польотів і авіаційної безпеки; форми зв'язку держави з авіаперевізником і можливості контролю за його діяльністю; лібералізація доступу на ринок авіапослуг; оренда повітряних суден; авіавантажі; гарантії забезпечення добросовісної конкуренції; інтереси споживачів авіа послуг; врегулювання спорів; транспарентність; зміни до типового договору про повітряні сполучення [15]. Конференція також наголосила, що в цьому процесі важливу роль буде відігравати застосування сучасного одноманітного режиму відповідальності авіаперевізників, встановленого Монреальською конвенцією 1999 р. Конференція прийняла «Декларацію глобальних принципів лібералізації міжнародного повітряного транспорту» в якому закріпила основні принципи узгодження потреб лібералізації зі збереження належного рівня компетенції держав в сфері дотримання міжнародних зобов'язань в сфері аеронавігації [16].

Висновки. Міжнародне повітряне право дає добрий приклад координації застосування своїх міжнародних норм різної юридичної сили без втрати системної цілісності і загальної ефективності, при динамічному розгалуженні цієї галузі по окремих напрямкам регулювання і рівням правосуб'єктності – як на основі безпосереднього волевиявлення держав, зафіксованого в Чиказькій конвенції, регіональних та двосторонніх міжнародних договорах, так і на рівні делегованої нормотворчої діяльності міжнародних установ. При цьому основним рівнем змістовного наповнення і забезпечення обов'язковості норм регулювання міжнародних повітряних сполучень залишаються двосторонні міжурядові угоди, в яких держави

створюють двосторонні зобов'язання, на основі положень багатосторонніх міжнародних угод регіонального та глобального рівня та інших уніфікованих правил і стандартів, розроблених під егідою ІКАО.

Розробка нових і удосконалення чинних стандартів підрозділами ІКАО є безперервним процесом. Організація, на основі узагальнення льотної практики і спеціальних досліджень, систематизації і стандартизації нормативів і правил, забезпечує їх кодифікацію та контролює через підпорядковані установи їх виконання, здійснюючи постійний моніторинг за ефективністю чинних механізмів і потребами в нових розробках. Це дозволяє модернізувати систему повітряного права без радикальних змін, не руйнуючи її загальну структуру, основу якої складають норми Чиказької конвенції. Визначені в конвенції правові, адміністративні, економічні, експлуатаційні та інші питання і процедури конкретизуються, в нормативних актах ІКАО та її підрозділів і набувають обов'язкової сили в двосторонніх угодах про повітряні сполучення між державами, що закріплює за ними провідну роль в забезпеченні міжнародного правопорядку в сфері аеронавігації.

Література

1. *Фрагментация международного права: трудности обусловленные диверсификацией и расширением сферы охвата международного права / Организация Объединенных Наций // Доклад Комиссии международного права: пятьдесят седьмая сессия.* – Нью-Йорк, 2005 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: untreaty.un.org/ilc/reports/2005/russian/chp11.pdf
2. *Fragmentation of international law: difficulties arising from the diversification and expansion of international law / United Nations // Report of the Study Group of the International Law Commission / A/CN.4/L.682/13 april 2006* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: untreaty.un.org/ilc/reports/2006/chp11.pdf
3. *Leathley C. An institutional hierarchy to combat fragmentation of international law: has the ILC missed an opportunity? // New York University Journal of International Law and Politics.* – 2007. – № 40. – P. 259-306.

4. *Плотников О.В.* Фрагментация Международного права: методологический аспект // Актуальные проблемы державы і права. – Вип. 67.2. – К., 2013. – С. 200–207.

5. *Кислицина Н.Ф.* Фрагментация международного права в деятельности международных уголовных трибуналов ad hoc. // Український часопис міжнародного права. – 2013. – № 1. – С. 75-79.

6. *Гердеген М.* Европейское право / пер. з нім. – К.: «К.І.С.», 2008. – 528 с.

7. *Бордунов В.Д.* Международное воздушное право: учеб. пос. – М.: НОУ ВКШ Авиа-бизнес; Изд-во «Научная книга», 2006. – 464 с.

8. *Конвенция* о регулировании воздушных передвижений. Париж, 13 октября 1919 г. / Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР. – М.: Ред.-Издат. Отдел Аэрофлота, 1935 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document>

9. *Нерадько А.* К 70-летию Чикагской конвенции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.aex.ru/docs/3/2014/12/5/2158

10. *Конвенция* про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua>

11. *Конвенция* про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038

12. *ICAO European and North Atlantic regional office celebrates 70 years of assisting states* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.icao.int

13. *Global Aviation Safety Plan Highlights ICAO 2013* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.icao.int

14. *Конвенция* про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua>

15. *Всемирная авиатранспортная конференция «Проблемы и возможности либерализации»* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents>

16. *Декларация* глобальных принципов либерализации международного воздушного транспорта 29.03. 2003 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/954_012

References

1. *Fragmentatsiya mezhdunarodnogo prava: trudnosti obuslovlennyye diversifikatsiyey i rasshireniem sferyi ohvata mezhdunarodnogo prava / Organizatsiya Obedinennyih Natsiy // Doklad Komissii mezhdunarodnogo prava: pyatdesyat sedmaya sessiya.* – Nyu-York, 2005 [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: untreaty.un.org/ilc/reports/2005/russian/chp11.pdf

2. *Fragmentation of international law: difficulties arising from the diversification and expansion of international law / United Nations // Report of the Study Group of the International Law Commission / A/CN.4/L.682/13 april 2006* [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: untreaty.un.org/ilc/reports/2006/chp11.pdf

3. *Leathley C.* An institutional hierarchy to combat fragmentation of international law: has the ILC missed an opportunity? // *New York University Journal of International Law and Politics.* – 2007. – № 40. – R. 259-306.

4. *Plotnikov O.V.* Fragmentatsiya Mizhnarodnogo prava: metodologichniy aspekt // Aktualni problemi derzhavi i prava. Vip. 67.2. – К., 2013. – С. 200–207.

5. *Kislitsina N.F.* Fragmentatsiya mezhdunarodnogo prava v deyatelnosti mezhdunarodnyih ugovornyih tribunalov ad hoc. // *Ukrayinskiy chasopis mizhnarodnogo prava.* – 2013. – № 1 – С. 75-79.

6. *Gerdegen M.* Evropeyske pravo / per. z nimetskoyi. – К.: «К.І.С.», 2008. – 528 s.

7. *Bordunov V.D.* Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo: uchebnoe posobie. – М.: НОУ ВКШ Авиа-бизнес; Изд-во «Научная книга», 2006. – 464 с.

8. *Konventsiya* o regulirovanii vozdušnyih передвижений. Parizh, 13 oktyabrya 1919 g. / Glavnoe upravlenie grazhdanskogo vozdušnogo flota pri SNK SSSR. – М.: Red.-Izdat. Otdel Aero-flota, 1935 god [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu <http://docs.cntd.ru/document>

9. *Neradko A.* K 70-letiyu Chikagskoy konventsii [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: www.aex.ru/docs/3/2014/12/5/2158

10. *Konventsiya* pro unifikatsiyu deyakih pravil mizhnarodnih povitryanih perevezen [Elektronniy resurs]. — Rezhim dostupu: <http://zakon2.rada.gov.ua>

12. *Konventsiya* pro mizhnarodnu tsivilnu aviatsiyu 1944 r. [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038

13. ICAO European and North Atlantic regional office celebrates 70 years of assisting states [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: www.icao.int

14. Global Aviation Safety Plan Hightlights ICAO 2013 [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: www.icao.int

15. Konventsiya pro unifikatsiyu deyakih pravil mizhnarodnih povitryanih perevezen [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: <http://zakon2.rada.gov.ua>

16. Vsemirnaya aviatransportnaya konferentsiya «Problemy i vozmozhnosti liberalizatsii» [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: <https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents>

17. Deklaratsiya globalnyh printsipov liberalizatsii mezhdunarodnogo vozdushnogo transporta 29.03.2003 [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/954_012

А. А. Радзивилл

**ПРОБЛЕМА ФРАГМЕНТАЦИИ И ПУТИ ЕЕ РЕШЕНИЯ
В МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ПРАВЕ**

Национальный авиационный университет
проспект Космонавта Комарова, 1, 03680, Киев, Украина
E-mail: stishovit@gmail.com

Цель: на примере международного воздушного права дан анализ явления фрагментации международного права – как одного из аспектов его развития и кодификации на разных уровнях делегированной компетенции. **Методы исследования:** в работе используются общенаучные и специальные методы: исторический, сравнительно-правовой, герменевтический специально-юридический. **Результаты:** исследовано основные этапы развития и современные уровни нормотворчества в международном воздушном праве, их согласование в контексте разрешения проблем фрагментации. **Обсуждение:** пути согласования нормативов различных уровней делегированной компетенции.

Ключевые слова: фрагментация международного права, делегированная компетенция, многоуровневое регулирование воздушного сообщения, двусторонние договоры об авионавигации, коммерческие авиоперевозки, руководства ИКАО, правила полетов, система управления безопасностью полетов.

O. Radzivill

**THE PROBLEMS OF FRAGMENTATION AND WAYS
ITS SETTLEMENT IN INTERNATIONAL AIR LAW**

National Aviation University
Kosmonavta Komarova Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine
E-mail: stishovit@gmail.com

Goal: analysis of phenomenon of international law's fragmentation as one of the aspect its development and codification in different level of delegate jurisdiction given by the example of international air law. **Methods of research:** general scientific and special methods: historical, comparative-legal, hermeneutical, special-legal – were used in the work. **Results:** main stages of development and modern levels of the rule-making in international air law and its settlement in context of the problems of fragmentation. **Discussion:** the ways of settlement of the different level jurisdiction's rules.

Keywords: fragmentation of international law, delegate jurisdiction, multilevel regulation of air communication, bilateral agreements on aero navigation, mercantile traffic, guides of ICAO, flight rules, safe aviation system.