

УДК 341.215.2

НОВІКОВА М. М.,**кандидат юридичних наук, доцент кафедри історії та теорії права і держави юридичного факультету Херсонського державного університету**

СТРУКТУРА ТА КОМПЕТЕНЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ ІЗ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНОЇ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Анотація. У статті розглядаються мета та завдання міжнародних та регіональних організацій цивільної авіації. Визначаються напрями їх діяльності на міжнародному рівні з регулювання діяльності міжнародної цивільної авіації щодо забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів і членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів аеропорту та об'єктів радіонавігаційного забезпечення незалежно від їх форм власності та підпорядкованості.

Ключові слова: міжнародні організації, міжнародна цивільна авіація, Чиказька конвенція, ICAO, IATA, ECAC, Eurocontrol AFKAK, LAKAK, COCESNA.

Постановка проблеми. З моменту виникнення цивільної авіації перед світовим співтовариством постали питання здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів і членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів аеропорту та об'єктів радіонавігаційного забезпечення незалежно від їх форм власності та підпорядкованості. Значну роль у реалізації цих завдань відіграють міжнародні організації цивільної авіації. Незважаючи на те, що питання структури і компетенції міжнародних організацій цивільної авіації розглядалися багатьма українськими вченими та науковцями близького зарубіжжя (Т. Бургенталем, М. Васильєвим, Р. Герасимовим, В. Костюком, О. Котовим, А. Верещагіним, Ю. Малеевим та іншими), їх діяльність змінюється і поширюється з кожним роком, що й обумовлює актуальність цього дослідження.

Метою статті є розкриття сучасних організаційно-правових засад діяльності міжнародних організацій цивільної авіації щодо забезпечення авіаційної безпеки та ефективності діяльності цивільної авіації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Наслідком технічного прогресу кінця XIX – початку XX століття став бурхливий розвиток цивільної авіації. Необхідність регулювання пасажирських та транспортних перевезень, забезпечення безпеки авіації, захист екології планети стало підставами для появи низки нормативно-правових актів, що створили

підґрунтя для формування міжнародного повітряного права. Необхідність забезпечення дієвості зазначених міжнародних норм стала засадою для створення міжнародних організацій цивільної авіації, яких на сьогодні нараховується більше сорока.

Чільне місце серед міжнародних організацій цивільної авіації належить Міжнародній організації цивільної авіації (далі – ІКАО). Створена в контексті діяльності ООН щодо забезпечення миру та безпеки, ІКАО має своїми цілями розробку принципів і методів міжнародної аеронавігації та сприяння плануванню і розвитку міжнародного повітряного транспорту.

Головний офіс ІКАО розташований у м. Монреаль у Канаді. Окрім Головного офісу, ІКАО має 8 регіональних офісів: Азійський та Тихоокеанський офіс (АРАС); Азійський та Тихоокеанський додатковий офіс (АРАС RSO); Європейський та Північноатлантичний офіс (EUR/NAT), Близькосхідний офіс (MID); Північноамериканський, Центральної Америки та Карибів (NACC); Офіс Південної Америки (SAM); Західної та Центральної Африки (WACAF) [1].

Діяльність ІКАО регламентується Чиказькою конвенцією 1944 року, дев'ять редакція якої виступає і її статутом. Реалізація поставлених цілей відбувається через низку напрямів, до яких належать такі: забезпечення безпечного й упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації у всьому світі; заохочення мистецтва конструювання та експлуатації повітряних суден у мирних цілях; розвиток повітряних рас, аеропортів та аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації; задоволення потреб народів світу в безпечному, регулярному, ефективному та економічному повітряному транспорті; усунення конкуренції, забезпечення безпеки польотів та уникнення дискримінації стосовно договірних держав тощо [2].

Для вступу в ІКАО держава повинна направити депозитарію Чиказької конвенції, яким уповноважено бути уряд США, повідомлення про своє приєднання до цього багатостороннього договору. Після тридцяти днів із моменту одержання депозитарієм такого повідомлення, про що одночасно сповіщаються всі інші учасники організації, приєднання вважається таким, що набуло чинності, а держава-претендент стає повноправним учасником ІКАО. Членство в ІКАО припиняється через дванадцять місяців після того, як відповідна держава-член повідомить депозитарій про денонсацію їм Чиказької конвенції. Припинення членства може здійснитися також автоматично: за умови виключення держави зі складу членів Організації Об'єднаних Націй, або в разі невиконання державою-членом ІКАО своїх фінансових зобов'язань.

З огляду на структуру ІКАО слід відмітити, що головним із її центральних органів є Асамблея, що скликається один раз на три роки або на надзвичайні сесії. Відповідно до ст. 48 Чиказької конвенції (далі – Конвенція) надзвичайні сесії асамблеї можуть проводитися в будь-який час на вимогу ради або на прохання будь-яких десяти договірних держав, направле-

ну генеральному секретарю. Усі договірні держави мають рівне право бути представленими на сесіях асамблеї і кожна договірна держава має право на один голос. На засіданнях асамблеї для одержання кворуму потрібна більшість договірних держав [2]. Також до участі в засіданнях як спостерігачі можуть бути допущені представники будь-якої іншої зацікавленої міжнародної організації, а також держав, які не є членами ІСАО.

До прав та обов'язків асамблеї входить обирання договірних держав для представництва в раді; розгляд звітів ради та вжиття за ними відповідних заходів; визначення своїх власних правил, процедур і заснування допоміжних комісій; розгляд пропозицій про зміни положень Чиказької конвенції та поправок до неї; розгляд будь-яких питань, що входять у сферу діяльності ІСАО, однак конкретно не поставлені в обов'язок раді.

Ще одним постійним органом ІСАО є Рада, яка є відповідальною перед Асамблеєю ІСАО і складається з 36 договірних держав, що обираються асамблеєю на трирічний строк відповідно до ст. 50 Чиказької конвенції. При цьому держави обираються так, щоб на засіданнях був представлений кожен із географічних районів світу. Одночасно асамблея звертає увагу й на ті країни, які посідають провідну роль у галузі повітряного транспорту та надають засоби обслуговування для міжнародної цивільної авіації. [1]. Головою Ради ІСАО, відповідно до ст. 51 Конвенції є президент, який обирається на строк дії Ради і може бути переобраним [2].

Одним із головних обов'язків Ради ІСАО є прийняття міжнародних стандартів і рекомендованої практики (SARPs) і включення їх як додатків до Чиказької конвенції. В окремих випадках Рада ІСАО може виступати як арбітр між державами-членами в питаннях, що належать до авіації або реалізації положень Чиказької конвенції, та здійснювати розслідування ситуацій, які являють собою перепони для розвитку міжнародної авіації [1]. До інших функцій Ради ІСАО, що визначаються ст. ст. 54–55 Чиказької конвенції, слід віднести представлення на Асамблею ІСАО щорічних доповідей; призначення авіатранспортного комітету; заснування Аеронавігаційної комісії; розпорядження фінансами ІСАО тощо [2].

Допоміжним органом ІСАО є аеронавігаційна комісія, яка складається з дванадцяти членів, призначених радою із числа осіб, висунутих договірними державами. Ці особи мають відповідну кваліфікацію і досвід у науковій та практичній галузях аеронавтики. Голова Аеронавігаційної комісії ІСАО також призначається радою. Відповідно до своїх обов'язків, викладених у ст. 57 Чиказької конвенції, Аеронавігаційна комісія розглядає пропозиції про зміну Додатків до Конвенції і рекомендує їх Раді ІСАО для прийняття; засновує технічні підкомісії, у яких може бути представлено будь-яку договірну державу, якщо вона того забажає; консультує раду щодо збору й передачі договірним державам усіх відомостей, які вона визнає необхідними і корисними для розвитку аеронавігації [2].

На сьогодні для забезпечення глобальної авіатранспортної мережі, яка відповідає та перевищує соціальний та економічний розвиток, врахо-

вує потреби глобального бізнесу, пасажирів та необхідність прогнозування розширення світового повітряного простору і транспортних потужностей до 2030 року, ІКАО поставила перед собою п'ять стратегічних задач на трьохрічний період із 2014 по 2016 роки. До них віднесені такі: 1) безпека польотів цивільної авіації; 2) аеронавігаційний потенціал та ефективність глобальної системи цивільної авіації; 3) укріплення глобальної авіаційної безпеки і спрощення формальних процедур; 4) економічний розвиток повітряного транспорту; 5) забезпечення екологічної безпеки [3]

Нині до складу Міжнародної організації цивільної авіації входить 191 держава. Україна ратифікувала Міжнародну конвенцію цивільної авіації 10 серпня 1992 року.

Іншою значною міжнародною неурядовою організацією, що здійснює регулювання діяльності цивільної авіації, є Міжнародна асоціація повітряного транспорту – IATA (далі – Асоціація) (англ. International Air Transport Association). Її виникнення обумовлювалося швидкими темпами зростання технічного прогресу та ролі міжнародного повітряного транспорту з перших днів 1945 року до першої нафтової кризи 1973 року [4].

Вищим органом IATA є Генеральна асамблея. Вона скликається щороку. У періоди між скликаннями керівництво IATA здійснюється виконавчим комітетом, якому підпорядковуються п'ять постійних комітетів: фінансовий, юридичний, медичний, технічний та повітряного транспорту. Кожен комітет утворює підкомітети та робочі групи. Усіма цими органами керує генеральний директор (з 2011 року – Тоні Тайлер). Головною концепцією структури IATA є «Глобальний розвиток, регіональна доставка», відповідно до якої роль підрозділів головного офісу – стимулювати розробку глобальних стандартів, систем й інформаційно-пропагандистських концепцій, тоді як регіональні та державні бюро несуть відповідальність за їх реалізацію [4].

На відміну від ІКАО Асоціація виступає координатором та представником інтересів авіатранспортної галузі в таких областях, як забезпечення безпеки польотів, реалізація польотів, тарифна політика, техобслуговування, авіаційна безпека. Головна мета IATA – це сприяння авіакомпаніям у вирішенні таких питань: ціноутворення (міжнародні тарифи); регулювання міжнародних перевезень; юридичні та технічні проблеми; підготовка персоналу; авіаційна медицина [5]. Однак вона займається й розробкою міжнародних стандартів спільно з ІКАО.

На сьогодні акредитація IATA – це визнання компанії як надійного, перевіреного партнера, що відповідає всім вимогам Асоціації. До них входить наявність необхідних сертифікатів, досить тривалий час роботи на ринку, а також кваліфікований персонал, що має сертифікати IATA. Усе це дозволяє компанії безпосередньо оформляти будь-які квитки на будь-які рейси авіакомпаній у всьому світі.

Офіс IATA з'явився в Україні в 2005 році, цього ж року в Україні була запущена BSP (Billing and Settlement Plan – планування виставлення рахун-

ків і врегулювання взаєморозрахунків) -- система, яка спрощує процедуру виписки квитків, звітності та взаєморозрахунків між агентами, акредитованими в IATA. Зараз 58 авіакомпаній і 253 акредитованих агентств користуються перевагами BSP України [6].

Членство в IATA відкрито для всіх авіакомпаній, які зареєстровані в державах, що мають право бути членом ICAO. На сьогодні IATA об'єднує більше 200 регулярних авіакомпаній і майже всі країни представлені в ній своїми національними й іншими авіакомпаніями. Діючі члени IATA складають більше 3/4 всіх міжнародних регулярних перевезень у світі.

На території Європи також створені дві організації, які займаються регулюванням діяльності цивільної авіації: Європейська конференція цивільної авіації (European Civil Aviation Conference – ECAC) та Європейська організація із забезпечення безпеки аеронавігації (European Organisation for the Safety of Air Navigation – Євроконтроль).

Європейська конференція цивільної авіації (далі – ECAC) складається з 44 держав-членів, що включає майже всі європейські країни. Як і інші регіональні міждержавні організації, вона виконує практично ті ж функції для цього регіону, що й ICAO на всесвітньому рівні.

Місією ЕКАК є стимулювання сталого розвитку безпечної, ефективною та стійкої європейської авіатранспортної системи. Погодимося з думкою В.Г. Афанасьєва, що тривалий досвід в авіаційних справах, членство й тісні зв'язки з Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO) дозволяють ECAC служити унікальним європейським форумом для обговорення всіх найважливіших проблем цивільної авіації [7].

Вирішуючи свої питання, ECAC працює сесійно. Участь у пленарних сесіях беруть Генеральні директори всіх держав-членів. Самі пленарні сесії збираються один раз на три роки в Європейському парламенті в Страсбурзі і виробляють політику та основні напрями діяльності організації, затверджують робочу програму і бюджет на чергові три роки. Остання пленарна сесія була проведена в 2012 році та прийняла програму роботи на 2013–2015 роки [8].

Крім трирічних пленарній сесії ECAC, генеральні директори цивільної авіації 44-х держав-членів регулярно, як правило, три рази на рік, збираються для огляду, обговорень і виконання рішень сесії і питань політики ECAC. Крім того, на щорічній основі скликається форум ECAC, який надає можливість генеральним директорам на неформальній основі обговорювати найбільш важливі стратегічні питання.

Координаційний комітет ECAC визначає напрями діяльності ECAC в проміжках між пленарними сесіями. До координаційного комітету входить Президент ECAC, що обирається на трирічний термін, три віце-президента та сім членів комітету із числа генеральних директорів, які курують специфічні сфери діяльності ECAC.

Асоціативним органом ECAC є Навчальна організація об'єднаної авіаційної адміністрації (Joint Aviation Authority Training Organization JAA-

ТО), яка організовує і проводить курси навчання по безпеки авіації з урахуванням вимог Європейських правил і регулювання [9, с. 76].

До структури ЕСАС входить і секретаріат, очолюваний виконавчим секретарем. Він являє собою багатофункціональну команду експертів із широким досвідом у всіх аспектах цивільної авіації. Штаб-квартира ЕСАС базується в Парижі. Робочими мовами є англійська та французька [8].

Діяльність ЕСАС фокусується в основному на міждержавному співробітництві з питань транспорту в Європі. Зокрема, вона зосереджена на таких напрямках: зовнішні зв'язки; безпека польотів; авіаційна безпека; екологія; економічні проблеми; пасажирський сервіс і здоров'я пасажирів; інтеграція повітряного транспорту; фінанси тощо. У зв'язку із цим ЕСАС тісно співпрацює з урядовими організаціями, регіональними міжурядовими організаціями, авіакомпаніями, аеропортами, виробниками повітряних суден, навчально-тренувальними організаціями.

У 1960 році підписання Міжнародної конвенції щодо співробітництва в галузі безпеки аеронавігації «Євроконтроль» започаткувало діяльність Європейської організації із забезпечення безпеки аеронавігації (Євроконтролю). Відповідно до положень зазначеної конвенції Євроконтроль є суб'єктом права і в повному обсязі володіє правоздатністю, на яку мають право корпоративні організації згідно з національним законодавством країн, де розташовуються її представництва [10]. Організація складається з двох частин: Постійної комісії із забезпечення безпеки аеронавігації та Агентства по безпеці повітряного руху. Останнє виступає виконавчим органом Євроконтролю.

Відповідно до ст. 5 зазначеної конвенції комісія є керівним та представницьким органом Євроконтролю і складається з представників договірних сторін. Кожна договірна сторона може мати двох представників, але лише один голос [10]. Метою цієї комісії є сприяння в співпраці з національними військовими відомствами, здійснення заходів із монтування й експлуатації об'єктів, призначених для, по-перше, забезпечення безпеки аеронавігації; по-друге, забезпечення організованого, упорядкованого й швидкого потоку повітряних перевезень у межах визначеного повітряного простору під суверенітетом договірних сторін або простору, керування повітряним рухом у межах якого доручено цим сторонам згідно з міжнародними угодами.

Агентство з безпеки повітряного руху забезпечує послуги з керування повітряним рухом: у верхньому повітряному просторі; у нижньому повітряному просторі, у повітряному просторі, який є предметом угод із третіми державами.

Основними задачами Євроконтролю є такі:

- забезпечення співробітництва та спільної діяльності всіх її членів в області аеронавігації;
- координація систем аеронавігаційного контролю в Європі;
- створення єдиного центру управління повітряним рухом з метою оптимального використання Європейського повітряного простору;

- реалізація європейської програми гармонізації та інтеграції аеронавігаційного контролю, виконуваної в співпраці з ЕСАС, і здійснення в її рамках технічного та оперативного аналізу європейських систем контролю;
- здійснення досліджень і розробка проектів щодо удосконалення аеронавігаційного контролю в Європі;
- планування створення систем гармонізації та інтеграції управління повітряним рухом у Європі; підготовка необхідних ілюстрацій і рекомендацій;
- розробка комп'ютерних систем, що забезпечують точні аеронавігаційні дані для розведення в часі і просторі цивільних та військових повітряних суден;
- досягнення високого рівня ефективності функціонування систем шляхом використання порівнянних програм, стандартів і процедур;
- організація, координація і проведення досліджень й експериментів для техніко-економічного обґрунтування повітряної і наземної інтегрованої системи управління повітряним рухом [11, с. 37–38].

Не менший вплив на діяльність цивільної авіації здійснюють регіональні міжнародні організації. До найбільш значних із них слід віднести такі: Африканську комісію цивільної авіації (далі – AFCAC), Агентство по забезпеченню безпеки аеронавігації в Африці і на Мадагаскарі (далі – ASECNA), Центральноамериканську організацію з обслуговування аеронавігації (далі – COCESNA); Латиноамериканську комісію цивільної авіації (далі – LACAC), Раду цивільної авіації Арабських країн (далі – SACAS).

AFCAC як спеціалізоване агентство африканських держав у галузі цивільної авіації включає в себе 41 державу. Її членом може стати будь-яка держава, що входить в Африканський Союз або член Економічної комісії ООН по Африці (далі – ЄКА).

Завданнями діяльності AFCAC є такі:

- підготовка регіональних планів аеронавігаційного обслуговування;
- сприяння інтеграції політики держав-членів в області повітряного транспорту;
- реалізація досліджень із використання коштів повітряної навігації;
- сприяння розробці та застосуванню міжнародних стандартів і рекомендацій в Африканському регіоні тощо [12].

Діяльність AFCAC має ще й правовий напрям, який включає в себе схвалення держав до підпису і ратифікації Нової Конституції AFCAC 2011 року; сприяння виконанню всіх резолюцій AFCAC; вимагання від держав-членів забезпечення цілісності, незалежності і прозорості AFCAC; сприяння підписанню і ратифікації африканським державами таких джерел міжнародного права, як Кейптаунські інструменти (2001 рік), Модернізована Римська конвенція (Монреаль, 2009 рік), Протокол про нові і виникаючі загрози цивільній авіації (Пекін, 2010 рік) тощо [12].

Вищим органом AFCAC є Пленарна сесія, яка скликається кожні три роки, у якій беруть участь керівники цивільної авіації держав-членів

AFCAS. Виконавчим органом є Бюро AFCAS. Штаб-квартира AFCAS розташована в Аддіс-Абеба (Ефіопія) [9, с. 78–79].

Ще однією організацією в цьому регіоні є Agence pour la Securite dela Navigation an Afrique et a Madagascar – Агентство по забезпеченню безпеки аеронавігації в Африці і на Мадагаскарі. Вона була створена в грудні 1959 року державами-колишніми колоніями, що підписали Сенегальську угоду про створення Агентства по забезпеченню безпеки аеронавігації молодих держав, що звільнилися від колоніальної залежності. Її початковою метою було об'єднання фінансових, матеріальних й інтелектуальних засобів щодо розвитку повітряного транспорту. Членами організації є 17 африканських держав і їх колишня метрополія – Франція [9, с. 83].

На латиноамериканському континенті вирішення питань співробітництва в галузі міжнародної цивільної авіації здійснюється на міждержавному рівні в основному Центральноамериканською організацією з обслуговування аеронавігації – Corporation Centro Americana de Servicios de Navigation Aerea. Її завдання полягає в безпосередньому забезпеченні відповідно до регіональних планів ICAO управління повітряним рухом над територіями держав регіону. Свої послуги дана Організація надає не тільки державам-членам, а й зареєстрованим у ній юридичним особам, а також приватним особам, які мають їх громадянство і володіють літальними апаратами.

Управління повітряним рухом COCESNA здійснює на основі регламентів, що діють у контрольованому нею повітряному просторі. Інструкції, що даються її службами за запитами експлуатантів або ж за власною ініціативою, обов'язкові для виконання командирами літальних апаратів. Організація має повноваження щодо інформування влади держав-членів про випадки порушення правил повітряного руху. Сама вона зобов'язана враховувати і дотримуватися правил, встановлених законодавством цих держав і пов'язаних із використанням їх повітряного простору.

Керівний орган COCESNA – Адміністративна рада, що формується з представників держав-учасників на паритетній основі. Рада уповноважена приймати рішення із широкого кола питань, включаючи зміну установчого документа Організації – її Статуту, прийом нових членів, отримання і погашення позик. Усі такі рішення для їх прийняття вимагають одностайності всіх членів Ради [13].

Крім COCESNA, у Латиноамериканському регіоні з 1973 р. діє Латиноамериканська комісія цивільної авіації – Latin American Civil Aviation Commission, утворена чотирнадцятьма розташованими в регіоні державами, включаючи центральноамериканської країни та Мексику. Основне завдання комісії полягає в координації діяльності повітряного транспорту країн-членів на основі збору, систематизації та поширення статистичної інформації про міжнародні повітряні сполучення в регіоні за пунктами відправлення, призначення і транзитних перельотів, дослідження загальної ситуації на ринку послуг у галузі повітряних перевезень, практики

встановлення тарифів, розробки рекомендацій щодо їх застосування, планування заходів щодо розвитку і розширенню співробітництва, особливо в частині створення державами-членами власних внутрішніх механізмів забезпечення однакового застосування і дотримання тарифів, застосування в необхідних випадках відповідних санкцій [14, с. 370].

Розвитку співробітництва в галузі міжнародної цивільної авіації практично всіх країн Ліги арабських держав присвячена діяльність заснованої в 1965 році Ради цивільної авіації країн цієї групи (Civil Aviation Council of Arab States). Її робота, яка ведеться в сесійному порядку (раз на рік), спрямована на забезпечення координації та обміну досвідом, вивченню міжнародних стандартів та рекомендованої практики ІКАО, організацію наукових досліджень у різних областях діяльності міжнародної цивільної авіації [9, с. 77].

Висновки. Таким чином, урядові та неурядові міжнародні організації в межах своєї компетенції реалізують взаємодію з ІКАО, проводячи в регіони її політику та стандарти, що стосуються діяльності цивільної авіації. Також зазначені організації здійснюють допомогу в тих питаннях, які виникають у ході діяльності міжнародної цивільної авіації через особливості того чи іншого регіону.

Література:

1. Офіційний сайт International Civil Aviation Organization [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>.
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_038/page.
3. ICAO Strategic Objectives [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.icao.int/about-icao/Pages/Strategic-Objectives>.
4. Офіційний сайт International Air Transport Association [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.iata.org>.
5. Growth and Development// Офіційний сайт International Air Transport Association [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.iata.org/about/Pages/history_3.aspx.
6. ИАТА – гарантия надежности и качества [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://businessvisit.com.ua/aviabilityty/spravochnaya-informatsiya/iata/#sthash.0y15zAic.dpuf>.
7. ECAC – European Civil Aviation Conference [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/ecac_european_civil_aviation_conference.htm.
8. How ECAC functions [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ecac-seac.org>.
9. Афанасьев В.Г. Международные организации в сфере гражданской авиации 6 в 2 ч.: [учебное пособие] / В.Г. Афанасьев. – М., 2013– . – Ч. 1 : Межгосударственные организации (ИКАО и другие межгосударственные организации). – 2013. – 90 с.
10. Міжнародна конвенція про співробітництво в галузі безпеки аеронавігації від 13 грудня 1960 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_373.

11. Свиркин В.А. Воздушное право : в 2 ч. : [пособие] / В.А. Свиркин. – М. : Изд-во МГТУ, 2008– . – Ч. 1 : Международное воздушное право (аспект безопасности). – 2008. – 80 с.
12. AFCAC Objectives [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.afcac.org/en/index.php?option=com_content&view=article&id=129&Itemid=211.
13. Reseña Histórica del COCESNA [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.cocesna.org>.
14. Тимченко Л.Д. Международное право : [учебник] / Л.Д. Тимченко. – Х. : Консум ; Ун-т внутр. дел, 1999. – 528 с.

Новикова М. М. Структура и компетенция международных организаций по регулированию деятельности международной гражданской авиации

Аннотация. В статье рассматриваются цели и задания международных и региональных организаций гражданской авиации. Определяется направление их деятельности на международном уровне в отношении обеспечения защиты, охраны и безопасности пассажиров и членов экипажа, авиационного персонала, воздушных судов, объектов аэропортов и объектов радионавигационного обеспечения независимо от их формы собственности и подчиненности.

Ключевые слова: международные организации, международная гражданская авиация, Чикагская конвенция, ICAO, IATA, ECAC, Eurocontrol AFKAK, LAKAK, COCESNA.

Novikova M. The structure and powers of international organizations on regulation international civil aviation

Summary. The article deals with the purposes and objectives of international and regional civil aviation organizations. Argued that the basic aims of their activity is to ensure the protection and safety of passengers, crew members, aviation personnel, aircraft, airport facilities and provide radio navigation facilities, regardless of their form of ownership and subordination. As to the scope of international civil aviation organizations are organizational and financial issues.

The author reveals the basic structural elements of the two main international civil aviation organizations - International Civil Aviation Organization and the International Air Transport Association. Emphasizes the importance of these international organizations for the development of international air space, security of cargo and passengers.

Is given the characteristics institutions of the European region. Attention is paid the structure and competence of the European Civil Aviation Conference and the European Organization for the Safety of Air Navigation, which makes it possible to characterize the features of the organization of civil aviation throughout the European Union. Also drawn attention to such regional organizations as African Civil Aviation Commission, Agence pour la Securite dela Navigation an Afrique et a Madagascar, Corporation Centro Americana de Servicios de Navigation Aerea, Latin American Civil Aviation Commission and Civil Aviation Council of Arab States.

Key words: international organizations, International Civil Aviation, the Chicago Convention, the ICAO, IATA, ECAC, Eurocontrol AFKAK, LAKAK, COCESNA.