

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования  
**«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ДРУЖБЫ НАРОДОВ ИМЕНИ ПАТРИСА  
ЛУМУМБЫ»**  
(РУДН)

*На правах рукописи*

Шамарин Петр Алексеевич

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В  
СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО  
ПРАВА**

Специальность 5.1.5. Международно-правовые науки

**ДИССЕРТАЦИЯ**

на соискание учёной степени  
кандидата юридических наук

**Научный руководитель:**

Травников А.И.

кандидат юридических наук, доцент

**Москва  
2023**

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ.....</b>	<b>4</b>
<b>ГЛАВА 1. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ: КЛАССИФИКАЦИЯ, ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА .....</b>	<b>18</b>
§1.1 Деятельность ООН и ее специализированных учреждений	18
§1.2 Международные региональные межправительственные авиационные организации.....	56
§1.3 Международные неправительственные авиационные организации.....	76
<b>ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА И РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ИХ РАЗРЕШЕНИИ.....</b>	<b>94</b>
§2.1 Проблемы, связанные с обеспечением безопасности международной гражданской авиации .....	95
§2.2 Актуальные проблемы международного воздушного права в области гражданской авиации .....	108
§2.3 Роль субъектов международного воздушного права в решении актуальных проблем воздушного транспорта.....	115
<b>ГЛАВА 3. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ПРЕДЛОЖЕНИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ И МЕЖДУНАРОДНЫХ НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ АВИАЦИОННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА .....</b>	<b>130</b>
§3.1 Предложения международных межправительственных организаций по	

совершенствованию международного воздушного права.....	130
§3.2 Предложения международных неправительственных авиационных организаций по совершенствованию международного воздушного права.....	148
§3.3 Перспективы совершенствования институциональных основ деятельности международных организации .....	160
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....</b>	<b>172</b>
<b>СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ .....</b>	<b>183</b>

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы исследования.** Эффективное регулирование деятельности гражданской авиации является важным вопросом для любого государства, что и в дальнейшем будет подтверждаться высокими темпами развития этой отрасли совместно с развитием всей мировой экономики. Большое число международных межправительственных и неправительственных организаций в своей совокупности имеет одну глобальную цель, связанную с равномерным, упорядоченным и безопасным развитием всей сферы международной гражданской авиации, что требует, в свою очередь, надлежащего международно-правового регулирования.

Наряду с «традиционными» формами межгосударственного сотрудничества в области развития международного воздушного права (в основном под эгидой международных межправительственных организаций) важен вклад международных неправительственных организаций. Актуальность их рекомендаций ранее отдельно не освещалась в каких-либо научных трудах, однако важно проанализировать предложения таких авиационных организаций по совершенствованию международного воздушного права, по ряду основных и обоснованных причин. В виду того, что членами международных неправительственных авиационных организаций являются авиакомпании, аэропорты и другие предприятия, связанные с авиацией и использованием воздушного пространства, можно говорить об отсутствии абстрактности в вопросах определения реальных проблем в отрасли международного воздушного права, а также путей их решения.

Другим немаловажным фактором является объективность рекомендаций и предложений международных неправительственных авиационных организаций по причине отсутствия у них политического субъективизма в решении вопросов международного воздушного права и гражданской авиации в целом. Также отсутствие должного внимания к рекомендациям неправительственных авиационных организации зачастую приводит к нежелательным результатам, которые выявляются

в процессе аэронавигационной, авиатранспортной и иной деятельности. Более того, в современных реалиях могут возникать проблемы в виде упущенной возможности создания международных документов на базе имеющихся у неправительственных организаций наработок.

В условиях возникшего кризиса авиационной отрасли, по причине пандемии коронавирусной инфекции, обострилась проблема обеспечения безопасности здоровья для лиц, задействованных в сфере международных воздушных перевозок. Более того, как показывает опыт, проблема может выходить за рамки авиационной отрасли, в случае распространения инфекции по всему миру. В данном случае сфера гражданской авиации является уязвимой по причине того, что международные аэропорты являются своего рода «международными транспортными артериями».

Сложности теоретического и практического характера возникают в чрезвычайных ситуациях, когда появляется острая необходимость в быстрых мерах реагирования. На сегодняшний день в анализируемой отрасли выявлены существенные недостатки в вопросах проработки отлаженного механизма быстрого принятия антикризисных мер в условиях возникновения чрезвычайных ситуаций на основе передового опыта многочисленных субъектов международного права.

Более того, обращая внимание на бурно развивающуюся деятельность в отрасли гражданской авиации в отношении информационных технологий, необходимо учитывать нарастающие угрозы возникновения кибератак и недостатки в деятельности международных авиационных организаций в обеспечении координации для предотвращения данной проблемы. Тенденция авиационной отрасли в сторону технологического развития, несомненно, определяет соответствующий вектор международного воздушного права, нацеленный на создание и совершенствование правовых норм, стандартов и рекомендаций с целью обеспечить информационную безопасность гражданской авиации. Однако на сегодняшний день можно говорить об отсутствии необходимых результатов в решении вышеуказанного вопроса.

На протяжении длительного периода особо актуальной остается проблема применимости на практике обычных норм как источников международного воздушного права. Причиной этому служит то, что обычные нормы в большинстве своем не кодифицируются и, как правило, не имплементируются в национальные законодательства государств и поэтому не применяются.

**Цель и задачи диссертационного исследования.** Основной целью исследования является комплексный международно-правовой анализ деятельности основных международных межправительственных и неправительственных организаций в области авиации, их рекомендаций по улучшению международного воздушного права для определения перспектив его развития.

Достижение поставленной цели научного исследования предполагает решения следующих **задач**:

- изучение исторического процесса формирования институциональных основ регулирования деятельности воздушного транспорта со стороны международных организаций;
- комплексный международно-правовой анализ вклада международных межправительственных и неправительственных организаций в развитие международного воздушного права;
- определение сфер регулирования международного воздушного права, нуждающихся в совершенствовании их институциональной и международно-правовой основ;
- выработка конкретных предложений и рекомендаций по совершенствованию деятельности воздушного транспорта посредством повышения эффективности деятельности международных межправительственных и неправительственных организаций и развития международно-правовой основы регулирования деятельности гражданской авиации;

– разработка предложений по совершенствованию взаимодействия между межправительственными организациями (Организация Объединенных Наций, Международная организация гражданской авиации, Международная морская организация, Комитет ООН по использованию космического пространства в мирных целях и др.);

– разработка предложений по совершенствованию взаимодействия между неправительственными организациями (Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный совет аэропортов, Международный совет деловой авиации и др.).

**Объектом диссертационного исследования** выступают международные отношения, возникающие в сфере регулирования деятельности воздушного транспорта со стороны международных межправительственных и неправительственных организаций и основные подходы науки международного права по развитию институционального и нормативного регулирования деятельности международной гражданской авиации.

**Предметом диссертационного исследования** являются международно-правовые принципы и нормы, стандарты и рекомендуемая практика, направленные на комплексное регулирование деятельности воздушного транспорта, решения Международного Суда ООН, правовые нормы внутригосударственного законодательства развитых стран, а также научные доктринальные подходы, выработанные отечественной и зарубежной наукой международного права по совершенствованию деятельности международной гражданской авиации.

**Степень научной разработанности темы исследования.** С помощью проведенного анализа трудов как отечественных, так и зарубежных ученых можно заключить, что тема роли международных авиационных организаций в совершенствовании международного воздушного права частично подвергалась юридическому анализу и изучению. Можно выделить научные исследования, где

предметом комплексного правоведческого исследования являлись международные межправительственные авиационные организации. Что касается международных неправительственных авиационных организаций, то данный аспект рассматриваемой проблемы ранее не был столь широко проанализирован. Можно выделить ряд советских/российских ученых, которые глубоко рассматривали вопросы международного воздушного права. Среди научных работ по основным аспектам темы настоящего исследования следует выделить работу В.Д. Бордунова, посвященную правовым механизмам деятельности международных авиационных организаций<sup>1</sup>.

Также в рамках изучения актуальных проблем международного воздушного права использовалась научная статья А.Х. Абашидзе и А.И. Травникова<sup>2</sup>. В данной статье рассматривались наиболее острые проблемы международного воздушного права.

В процессе написания диссертационного исследования автор прибегал к использованию научных трудов по международному воздушному праву, авторами которых являются такие ученые, как А.А. Баталов<sup>3</sup>, А.Н. Верещагин<sup>4</sup>, В.С. Грязнов<sup>5</sup>,

---

<sup>1</sup> Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций // М.: Наука, 1989. 290 с.

<sup>2</sup> Абашидзе А.Х., Травников А.И. Старые, но современные проблемы международного воздушного права // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019. №3. С. 181-202.

<sup>3</sup> Баталов А.А. Вспомогательные процессы образования норм международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики. // Московский журнал международного права. – 2020. – № 4. С.64-80.

<sup>4</sup> Грязнов В.С., Колосов Ю.М., Верещагин А.Н. (под ред. А.С. Пирадова) Актуальные вопросы международного воздушного права. М: Международные отношения, 1973. С. 52-54.

<sup>5</sup> Там же



В.Н. Дежкин<sup>6</sup>, Ю.М. Колосов<sup>7</sup>, Ю.Н. Малеев<sup>8</sup>, А.П. Мовчан<sup>9</sup>, А.И. Травников<sup>10</sup>, Г.И. Тункин<sup>11</sup> и др.

При написании работы автор также обращался к трудам зарубежных авторов. Отдельное внимание уделялось трудам М. Мильде<sup>12</sup>, в которых содержится подробный анализ деятельности Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Помимо прочего, диссертантом были использованы труды С. Демпси<sup>13</sup>, Д. Хуанга<sup>14</sup>, Г. Шермерса и Н. Блоккера<sup>15</sup>.

**Методологическая основа диссертационного исследования.** Для достижения результатов с научной объективностью диссертационного исследования был применен комплекс специальных и общенаучных методов исследования, которые применяются в современной науке. Среди них были использованы следующие: логический подход и диалектический метод, сравнительный метод, историко-правовой метод, аналитический метод, сравнительно-правовой метод, системно-структурный анализ и др.

В рамках изучения процесса становления и развития международного воздушного права, его закономерностей, интеграционных процессов международных организаций применялись диалектический и историко-правовой метод.

---

<sup>6</sup> Дежкин В.Н. Актуальные проблемы международного воздушного права: Учебное пособие. Л., Олага, 1986. – 65 с. С. 3.

<sup>7</sup> Грязнов В.С., Колосов Ю.М., Верецагин А.Н. (под ред. А.С. Пирадова) Актуальные вопросы международного воздушного права. М: Международные отношения, 1973. С. 52-54.

<sup>8</sup> Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: вопросы теории и практики. М.: Международные отношения, 1986. 239 с.

<sup>9</sup> Мовчан А.П. Международное воздушное право. В 2кн. Кн.1. М.: Наука, 1980. 352 с.

<sup>10</sup> Травников А.И., Абашидзе А.Х. Международное воздушное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. М.: Издательство Юрайт, 2018. – 444 с.

<sup>11</sup> Тункин Г.И. Теория международного права. М. 1970. С.365

<sup>12</sup> Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. 351 p.

<sup>13</sup> Dempsey P.S. Public International Air Law. Montreal: Centre for Research in Air and Space Law, 2008. 878 p.

<sup>14</sup> Huang J. Aviation Safety through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices. The Netherlands: Kluwer Law International, 2009. 256 p.

<sup>15</sup> Schermers H.G., Blokker N.M. International Institutional Law. Leiden-Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2011. 1310 p.

Сравнительный и аналитический метод в основном применялись при анализе классификации международных межправительственных и неправительственных организаций.

Так как вопросы деятельности международных организаций непосредственно связаны с системами, которые постоянно претерпевают изменения в сторону развития, следовательно, в исследовании широко применялся системный подход. В работе проводится углубленный анализ международных межправительственных и неправительственных организаций, что обуславливает использование функционального и структурного анализа в качестве изучения внутреннего строения систем и их внешнего взаимодействия.

Учитывая разнообразные особенности и различия международных межправительственных и неправительственных организаций с правовой точки зрения, в рамках использования специальных юридических методов применяется сравнительно-правовой метод.

**Теоретическая основа диссертационного исследования.** В силу того, что данная тема диссертационного исследования включает в себя вопросы, касающиеся изучения нормотворческого процесса в описываемой сфере, в рамках, главным образом, специализированного учреждения Организации Объединенных Наций – Международную организацию гражданской авиации, а также нормативных и организационных вопросов международной авиационной деятельности, закреплённых в основных источниках международного воздушного права, теоретическую основу исследования составляют работы ведущих советских/российских ученых, среди которых А.Х. Абашидзе, И.П. Блищенко, В.Д. Бордунов, А.А. Баталов, А.Н. Верещагин, А.Н. Вылегжанин, В.С. Грязнов, А.Я. Капустин, Ю.М. Колосов, М.Н. Копылов, Э. Константинов, И.И. Лукашук, М.И. Лазарев, Ю.Н. Малеев, А.П. Мовчан, А.А. Моисеев, И.С. Перетерский, О.И. Тиунов, А.И. Травников, Г.И. Тункин, Е.Т. Усенко, Н.А. Ушаков, С.Н. Черниченко. А также

таких зарубежных ученых, как: Р. Абейратне, С. Демпси, Р. де Витта, В.Г. Витцтум, Д. Хуанг, Ж.Д. дэ Ла Рошэр, Г. Шермер, А. дэ Люк, М. Милде, Н. Блоккер, К. Хайльброннер, Р.Ф. Хольман, Хавель, Санчез и др.

**Нормативную основу диссертационного исследования составили:**

– многосторонние международные договоры (Устав Организации Объединённых Наций 1945 г.; Конвенция о регулировании воздушной навигации 1919 г.; Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г.; Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г.; Конвенция об ущербе, причинённом иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, 1952 г.; Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов 1963 г.; Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г.; Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г.; Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию 1988 г.; Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г.; Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г. и др.);

– международные стандарты и рекомендуемая практика, принятые Советом Международной организацией гражданской авиации; Резолюции Ассамблеи ИКАО; правила, руководства и рабочие документы ИКАО;

– акты международных авиационных организаций (универсальных, региональных, субрегиональных; межправительственных и неправительственных), направленные на регулирование деятельности международного воздушного транспорта;

– решения международных судебных учреждений (решения Международного Суда ООН по делам апелляционной жалобы в отношении юрисдикции Совета ИКАО (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и ОАЭ vs Катара);

– рабочий документ Организации Объединенных Наций «Руководящие принципы обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности».

**Научная новизна диссертационного исследования** выражается в подготовке научно обоснованных предложений по устранению существующих недостатков в действующих международно-правовых актах, регулирующих деятельность международного воздушного транспорта, а также в получении новых знаний о таких недостатках.

Новизной также является раскрытие в полном объеме функций, полномочий и возможностей международных межправительственных и неправительственных авиационных организаций в совершенствовании международного воздушного права, в том числе, в области взаимодействия международных организаций в вопросах кодификации обычных норм международного воздушного права. Более того, обосновывается концепция по использованию прогрессивного опыта международных неправительственных авиационных организаций при создании международных стандартов и рекомендуемой практики на базе нормативных актов неправительственных авиационных структур.

Научная новизна проявляется в раскрытии особенностей и острых проблем авиационной деятельности международных организаций, а также в раскрытии актуальности практико-ориентированных рекомендаций международных неправительственных организаций по совершенствованию международного воздушного права и системы международных воздушных перевозок.

Элементом новизны являются предложения о дополнении действующих категорий авиационной безопасности в системе международного воздушного права и

обеспечении надлежащей правовой регламентации безопасной деятельности в области международных воздушных перевозок.

### **Положения, выносимые на защиту:**

1) Предлагается обратить внимание международных межправительственных организаций на необходимость регулярного проведения анализа действующих национальных законодательств государств, относящихся к 1 категории «государств с ведущей ролью в воздушном транспорте», указанных в статье 50 Чикагской конвенции 1944 г., с целью их использования в качестве базы для разработки проектов прогрессивных международно-правовых актов в области международного воздушного права<sup>16</sup>.

2) С целью обеспечения безопасности для здоровья пассажиров, летного состава и других задействованных лиц во время организации и выполнения международных полетов, предлагается выработать дополнительное Приложение «Обеспечение безопасности здоровья» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., в котором будут зафиксированы необходимые международные стандарты для установления единообразия в сфере обеспечения безопасности здоровья.

3) Обосновывается необходимость выработки подхода быстрого реагирования при возникновении чрезвычайных ситуаций. Предлагается создание отдельного международного регламента в целях консолидации передового опыта государств и международных организаций для выработки исчерпывающего плана действий по незамедлительному реагированию на возникающие чрезвычайные ситуации. После создания плана действий по незамедлительному реагированию для всех участников системы международной гражданской авиации предполагается предоставление к

---

<sup>16</sup> В 2019 году на очередной сессии Ассамблеи ИКАО были избраны в Совет следующие государства из 1 категории: Австралия, Бразилия, Канада, Китай, Франция, Германия, Италия, Япония, Российская Федерация, Великобритания и Соединенные Штаты Америки. См.: Официальный сайт Международной организации гражданской авиации. URL: <https://www.icao.int/about-icao/Council/CouncilStates/Pages/default.aspx> (Дата обращения: 16.09.2021 г.).

нему открытого доступа в целях его максимального распространения и закрепления в практике каждого региона.

4) По причине стремительного научно-технологического развития отрасли гражданской авиации при одновременном возрастании угрозы возникновения кибератак, обосновывается необходимость обратить внимание на рекомендации международных неправительственных организаций в отношении создания отдельного органа по кибербезопасности гражданской авиации, действующего в рамках ООН и обеспечивающего скоординированное взаимодействие всех субъектов международного воздушного транспорта в целях обеспечения надлежащего уровня кибербезопасности.

5) Обосновывается необходимость проведения детального анализа силами Международной организации гражданской авиации и Комитета ООН по использованию космического пространства в мирных целях существующих международных правовых обычаев в сфере аэрокосмической навигации с целью преобразования обычных норм в договорные. Например, это касается обычая о признании права мирного пролета космических объектов через воздушное пространство иностранных государств и установления границ между воздушным и космическим пространством. В первом случае вышеназванной организации и органу следует разработать и принять Резолюцию Ассамблеи ИКАО, в которой предложить внести в национальные законодательства норму о праве «безвредного» пролета иностранных космических объектов через свое национальное воздушное пространство. Во втором случае, ввиду отсутствия единогласного решения государств о необходимости определения границы между космическим и воздушным пространством, представляется возможным отработать и сформировать механизм скоординированного взаимодействия государств и международных организаций в вопросах регулирования аэрокосмической навигации.

6) Представляется необходимым взаимодействие Международной организации гражданской авиации и Международной морской организации в целях более

подробного закрепления правовых норм в отношении свободы использования воздушного пространства над открытым морем. В настоящий момент признание свободы полетов в воздушном пространстве над открытым морем закреплено в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. только в отношении полетов воздушных судов, в то время как концепция свободы использования такого пространства подразумевает все виды деятельности для летательных аппаратов и иных устройств всех видов. Изменение предлагается внести непосредственно в Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г.

**Теоретическая значимость исследования.** Проведенный в диссертационном исследовании системный анализ деятельности международных организаций и их вклад в совершенствование международного воздушного права имеет существенное значение для развития науки международного права. Исследование содержит предложения и обоснования относительно внесения изменений в существующий правовой режим, регламентирующий деятельность международной гражданской авиации. Полученные в результате проведенного исследования выводы могут быть использованы для дополнения существующих разделов учебных пособий и другой учебно-методической литературы по дисциплине «Международное воздушное право», «Международное морское право», «Право международных организаций».

**Практическая значимость исследования** заключается в том, что проведенный комплексный международно-правовой анализ международных межправительственных и неправительственных авиационных организаций и их деятельности в совершенствовании международного воздушного права, а также предложения, подготовленные в результате проведенного исследования могут быть использованы при разработке новых норм международного воздушного права, связанных с обеспечением устойчивого развития международной гражданской авиации, и создания международного регламента, содержанием которого будет

механизм антикризисных действий, для перехода к превентивно-прогнозному подходу регулирования международных воздушных перевозок.

**Обоснованность и достоверность исследования** обусловлена фундаментальным подходом к изучению и использованию научных трудов отечественных и зарубежных авторов, международно-правовых актов в области международного воздушного права и других нормативных источников. Более того, в работе применялись различные методы исследования, обуславливающие всестороннее и глубокое изучение исследуемой темы.

**Апробация результатов диссертационного исследования.** Основные результаты проведенного исследования были опробованы на XVII Международном конгрессе «Блищенковские чтения» в 2019 г. (Москва), международном научно-техническом форуме «IAA SciTech Forum 2019»<sup>17</sup> в 2019 г. (Москва), а также на Международной научно-практической конференции, посвященной 75-летию Организации Объединенных Наций, 60-летию РУДН, 25-летию ЕНУ им. Л. Н. Гумилева на тему: «75 лет ООН: вклад в обеспечение мира, верховенства права и устойчивое развитие»<sup>18</sup> в 2020 г. (Нур-Султан, Москва).

Основные положения настоящего исследования были отражены в научных публикациях. Также, содержащиеся положения были использованы при проведении семинарских занятий в рамках прохождения педагогической практики.

**Личный вклад автора** заключается в принятии непосредственного участия на всех этапах проведения диссертационного исследования, включающего в себя

---

<sup>17</sup> *Shamarin P.* Airspace Navigation: Problems of international institutional cooperation and international legal regulation. // *Advances in the Astronautical Sciences*, 2019. P. 471-480

<sup>18</sup> *Шамарин, П.А.* К вопросу о вкладе международных организаций в развитие международного воздушного права. / П.А. Шамарин // 75 лет ООН: вклад в обеспечение права и устойчивое развитие: материалы международной научно-практической конференции, посвященной 75-летию ООН, 60-летию РУДН и 25-летию ЕНУ им. Л.Н. Гумилева / отв. Ред. А.Х. Абашидзе, Е. М. Абайделинов, Ш.В. Тлепина – Нур-Султан, 2020. – С. 439-446.



постановку цели и задач, их практической реализации и представления результатов в научных публикациях и докладах на конференциях.

**Соответствие паспорту специальности.** Диссертационная работа соответствует содержанию специальности 5.1.5. Международно-правые науки и включает в себя анализ основных принципов и норм международного воздушного права; исследование международно-правовых понятий и концепций, характеризующих особенности международного воздушного права; международных договоров, институтов международного воздушного права; международно-правовых отношений и международно-правового регулирования, а также субъектов международного воздушного права.

**Структура и содержание диссертации** обусловлена разнообразием анализируемых проблем в области международного воздушного права и отвечает поставленным цели и задачам, объекту и предмету настоящего исследования. Работа состоит из введения, трех глав, включающих в себя девять параграфов, в которых последовательно приведены понятие, классификация анализируемых элементов, правовая природа, актуальность и особенности исследуемых проблем, а также заключения и списка литературы.

# ГЛАВА 1. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ: КЛАССИФИКАЦИЯ, ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА

## §1.1 Деятельность ООН и ее специализированных учреждений

Современные реалии в области международных перевозок отражают тенденцию к постоянному и продолжительному росту количества воздушных транспортировок груза и перевозок пассажиров. По данным Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО), в конце 2018 г. был зарегистрирован устойчивый рост пассажирских перевозок и умеренный спрос на грузовые авиаперевозки. Несмотря на 2019 г., в котором было замечено падение объемов грузооборота как следствие усиления напряженности в международной торговле, годом ранее ИКАО отмечало увеличение темпов роста в авиационной отрасли на 6,4%<sup>19</sup>. Если рассматривать Российскую Федерацию, то по данным сайта международного аэропорта Шереметьево количество обслуженных пассажиров за 2019 год возросло на 8,9% по сравнению с аналогичным периодом 2018 г.<sup>20</sup>. Однако по итогам 2020 г. пассажиропоток сократился на 60,3% при сравнении с данными 2019 г. и составил 19,8 млн пассажиров<sup>21</sup>. Такое драматическое падение обусловлено

<sup>19</sup> Официальный сайт Международной организации гражданской авиации. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/Solid-passenger-traffic-growth-and-moderate-air-cargo-demand-in-2018.aspx> (Дата обращения: 17.04.2020 г.).

<sup>20</sup> Официальный сайт международного аэропорта Шереметьево. URL: [https://www.svo.aero/ru/press\\_center/press\\_releases/sheremetyevo-airport-served-over-49.9-million-passengers-in-2019](https://www.svo.aero/ru/press_center/press_releases/sheremetyevo-airport-served-over-49.9-million-passengers-in-2019) (Дата обращения: 17.04.2020 г.).

<sup>21</sup> Официальный сайт международного аэропорта Шереметьево. URL: [https://www.svo.aero/ru/press\\_center/press\\_releases/sheremetyevo-airport-served-more-than-19-million-passengers-in-2020](https://www.svo.aero/ru/press_center/press_releases/sheremetyevo-airport-served-more-than-19-million-passengers-in-2020) (Дата обращения: 15.06.2020 г.).

пандемией коронавирусной инфекции, повлекшей за собой закрытие большого количества государственных границ во всем мире.

Заглядывая в будущее, Международная ассоциация воздушного транспорта (далее – ИАТА) прогнозирует, что в течение 20 лет число пассажиров в авиационной отрасли будет достигать до 8 млрд человек, что составит свыше 85% населения Земли (9,3 млрд человек)<sup>22</sup>. Очевидно, что при растущей потребности в авиаперевозках, и, как следствие, в регулировании деятельности международной гражданской авиации несомненно появляется положительная корреляция тенденции роста числа международных авиационных организаций.

Рассматривая вопросы деятельности международных организаций в совершенствовании международного воздушного права, невозможно обойти стороной международные межправительственные организации, так как одну из самых значительных ролей в применении норм международного права в авиационной отрасли, а также в формировании таких норм, играют непосредственно организации, членами которых являются государства. Перед тем, как перейти к анализу международных организаций стоит подчеркнуть, что в рамках данного исследования было бы невыполнимой задачей описать абсолютно все международные организации, влияющие на совершенствование международного воздушного права. По причине того, что отрасль гражданской авиации включает в себя большое количество аспектов, начиная от деятельности по обеспечению воздушных перевозок, заканчивая метеорологическим обеспечением международной аэронавигации и технической составляющей передачи информационных данных, в данном исследовании основное внимание будет уделено ИКАО, как занимающей центральное место в сфере международного воздушного права. Однако в качестве примера все же имеется необходимость осветить примеры международных организаций, не относящихся к

---

<sup>22</sup> Официальный сайт «Деловой авиационный портал». URL: <http://www.ato.ru/content/obshchemirovoy-passazhiropotok-aviakompaniy-sostavit-60-naseleniya-zemli> (Дата обращения: 17.04.2020 г.).

виду «международные авиационные организации», но которые вносят и могут вносить существенный вклад в развитие международного воздушного права. Среди таких организаций можно выделить Организацию Объединенных Наций (далее – ООН), Всемирную метеорологическую организацию (далее – ВМО), Международную морскую организацию (далее – ИМО) и др.

Исторически, разработка и принятие Конвенции о регулировании воздушных передвижений 1919 г. (далее – Парижская конвенция 1919 г.)<sup>23</sup>, регулирующей воздушные передвижения, ознаменовали появление первой в мире международной межправительственной авиационной организации, а именно Международной комиссии воздушных передвижений (далее – СИНА), учреждение которой предусматривалось ст. 34 данного договора. Создание такой организации предполагало возникновение у нее полномочий нормотворческого, арбитражного и административного характера в процессе становления и развития международной аэронавигации.

Помимо этого, СИНА занималась мониторингом совершенствования отрасли гражданской авиации в целях подготовки положений по изменению и дополнению Парижской конвенции 1919 г., совершенствованию технических приложений к этой конвенции. Также СИНА участвовала в аналитическом сборе и предоставлении аэронавигационной информации о международных авиационных перемещениях. В дальнейшем, как отмечал в своих работах В.Д. Бордунов: «СИНА положила начало унификации норм и правил международной аэронавигации, но ее успехи в этой области довольно скромные. Многие государства, в том числе Советский Союз, не участвовали в Парижской конвенции 1919 г. Поэтому проводившаяся СИНА работа по унификации правил международной аэронавигации не имела широкой базы, так

---

<sup>23</sup> Конвенция о регулировании воздушных передвижений 1919 г. (подписана в Париже 13.10.1919 г.). URL: <http://docs.cntd.ru/document/901976800> (Дата обращения 17.04.2020 г.).

как касалась лишь участников Конвенции, число которых ограничивалось в основном европейскими государствами.

Деятельность СИНА носила региональный характер. Свое существование СИНА прекратила 31 декабря 1947 г. на основании ст. 80 Чикагской конвенции 1944 г., предусматривающей отмену Парижской конвенции 1919 г. и прекращение деятельности СИНА. Все ее дела были переданы ИКАО, образованной на основании Чикагской конвенции 1944 г.»<sup>24</sup>. Тем не менее, опыт Международной комиссии воздушных передвижений в последствии определил основополагающую роль межправительственных организаций в создании и координации сотрудничества международного сообщества в сфере гражданской авиации, а также в совершенствовании деятельности и сотрудничества всех государств, заинтересованных в регулярных, безопасных и эффективных воздушных перевозках.

Помимо этого, тенденция создания международных организаций для коммуникации, сбора и обмена информации, породили активное региональное межгосударственное сотрудничество, которое впоследствии привело к созданию региональных институтов в описываемой отрасли. Возвращаясь к высказываниям В.Д. Бордунова, как одну из причин регионализации межгосударственного сотрудничества в сфере гражданской авиации можно считать наличие узкого круга участников в первых международных межправительственных авиационных организациях, таких как СИНА, а также непонимание международным сообществом того времени важности унификации норм международного воздушного права и соблюдения принципа единообразия. Данный фактор, в свою очередь, можно объяснить тем, что отрасль гражданской авиации, как и сфера воздушного транспорта в целом, на тот момент не имела достаточного уровня развития. Еще не существовало

---

<sup>24</sup> В.Д. Бордунов. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М.: Наука, 1989. С. 3.

серьезных угроз и вызовов, которые появились в рассматриваемой отрасли в период ее бурного развития.

Очевидно, что понятие «международная организация» предполагает объединение и координацию совокупности элементов для достижения общей цели. В рамках сферы международного воздушного транспорта понятие международной организации включает в себя определенные характеристики, которые ничем не отличаются от понятия организации в широком смысле этого слова. Н.А. Ушаков в своих трудах указывает, что «Международная организация есть не только международная, но международно-правовая институция, ... ее учреждение и деятельность регулируются международным правом»<sup>25</sup>. Что касается международных межправительственных авиационных организаций, то невозможно не согласиться, что общая характеристика основных признаков международной организации была точно передана Н.А. Ушаковым, который указывает на организационное и правовое единство участников организаций, их общую цель, включая ее выполнение в соответствии с учредительным актом и иными установленными нормами, установление определенного набора компетенций и функций для осуществления межгосударственных коммуникаций посредством своих исполнительных органов, а также право организаций выступать во взаимоотношениях с государствами-участниками и государствами, которые не являются членами таких организаций, а также иными субъектами международной коммуникации от своего имени<sup>26</sup>.

Если обратить внимание на Устав Организации Объединенных Наций, то можно заметить отсутствие компетенций ООН относительно международного воздушного права, однако, исходя из целей ООН по определенным аспектам, Организация может принимать активное участие в вопросах, непосредственно связанных с авиационной деятельностью, что также указывает на участие ООН в совершенствовании

---

<sup>25</sup> См.: Ушаков Н.А. Проблемы теории международного права. М.: 1988. С. 132.

<sup>26</sup> Там же

международного воздушного права. В добавление к этому стоит отметить, что авиационная отрасль в целом является ключевой на пути достижения целей в области устойчивого развития на период до 2030 г.

ООН обладает самой распространенной организационной структурой управления, включающей в себя Генеральную Ассамблею, Совет Безопасности и Секретариат. По причине того, что в структуре ООН существует большое количество органов, выполняющих различные функций, а также данная организация является своеобразным универсальным международным форумом, затрагивающим широкий круг вопросов, в данном исследовании не будет проводиться детальный анализ практической деятельности Организации Объединенных Наций. Тем не менее стоит выделить центральные органы ООН, отразив их основные функции. Говоря о ключевом органе ООН, Генеральная Ассамблея выполняет основные функции по принятию решений, обсуждению на международной арене различных актуальных проблем, вызовов современности и основных целевых направлений деятельности организации. Совет Безопасности, в свою очередь, нацелен на деятельность по обеспечению безопасности на международном уровне. Так как международная безопасность не относится к узконаправленной сфере деятельности, Совет Безопасности ООН обладает широким списком полномочий и функций, среди которых можно выделить следующие:

- Поддержание международного мира и безопасности в соответствии с принципами и целями ООН;
- Расследование споров и ситуаций, которые потенциально могут привести к угрозе международного уровня;
- Вынесение рекомендаций по урегулированию споров между субъектами международного права;

- Выработка планов в отношении определения существования угрозы миру или акта агрессии и вынесение рекомендаций о принятии необходимых мер;
- Возможность призывать членов ООН к осуществлению санкций экономического характера и других мер, не связанных с применением силы, в целях предупреждения или прекращения агрессии;
- Возможность предпринимать военные действия против агрессора и др<sup>27</sup>.

Как можно понять из названия Экономического и Социального Совета ООН (далее – ЭКОСОС), основной целью этого органа является координация усилий его членов для разработки достижения совместных целей в рамках устойчивого экономического, экологического и социального развития. Основные функции данного органа заключаются в обеспечении постоянной коммуникации с большим количеством государств, международных организаций и других субъектов международного права для обсуждения глобальных экономических и социальных проблем и вопросов, вынесения рекомендаций в рамках соблюдения основных прав и свобод человека, а также оказания помощи и содействия в решении международных социально-экономических проблем. Примечательным является тот факт, что именно ЭКОСОС рассматривает доклады специализированных учреждений ООН, одним из которых является Международная организация гражданской авиации<sup>28</sup>. Помимо прочего, ЭКОСОС активно принимает заявки от неправительственных организаций на получение консультативного статуса. Такой статус подразумевает возможность проведения консультаций и представления докладов в ЭКОСОС. Более того, глава X Статья 71 Устава ООН четко устанавливает, что «Экономический и Социальный Совет может принять надлежащие меры для проведения консультаций с неправительственными организациями, занимающимися вопросами, входящими в его

---

<sup>27</sup> Официальный сайт Организации Объединенных Наций. URL: <https://www.un.org/securitycouncil/ru/content/functions-powers>. (Дата обращения 10.03.2021 г.).

<sup>28</sup> Официальный сайт Организации Объединенных Наций. URL: <https://www.un.org/ru/aboutun/booklet/ecosoc>. (Дата обращения 10.03.2021 г.).



компетенцию. Такие договоренности могут быть заключены с международными организациями и, в соответствующих случаях, с национальными организациями после консультаций с соответствующим членом Организации Объединенных Наций»<sup>29</sup>.

Как уже было сказано ранее, международные организации, имеющие консультативный статус при ЭКОСОС, могут выполнять определенные функции для успешной коммуникации с Советом. Таким образом, организации могут участвовать в международных конференциях и специализированных форумах, подготавливать и направлять письменные и устные заявления в адрес ЭКОСОС, организовывать параллельные мероприятия и устанавливать связи с другими участниками во время мероприятий. Экономический и социальный совет ООН, в свою очередь, выполняет свою работу поэтапно, проводя несколько совещаний (подготовительные совещания, круглые столы, а также групповые обсуждения с участием различных представителей).

Говоря о целях вышеописанного взаимодействия международных организаций с ЭКОСОС необходимо обратиться к Резолюции 1996/31 ЭКОСОС: «При принятии решений о мероприятиях по консультациям следует руководствоваться принципом, согласно которому соглашения о консультациях заключаются с двоякой целью: с одной стороны, для получения Советом или каким-либо из его органов высокоавторитетной информации и заключений от организаций, специализирующихся по вопросам, в связи с которыми проводятся консультативные мероприятия, и, с другой стороны, для предоставления международным, региональным, субрегиональным и национальным организациям, представляющим значительные течения общественного мнения, возможности высказывать свои взгляды. Поэтому мероприятия по консультациям с каждой отдельной организацией

---

<sup>29</sup> См.: ст.71 Устава Организации Объединенных Наций от 26 июня 1945 г. URL: <https://www.un.org/ru/about-us/un-charter/full-text> (Дата обращения: 20.03.2021 г.).

должны касаться тех вопросов, в которых эта организация особо компетентна или особо заинтересована. Организации, получающие консультативный статус, должны ограничиваться теми организациями, чья деятельность в областях...позволяет им внести существенный вклад в работу Совета и, должны в целом, по мере возможности, отражать сбалансированным путем основные точки зрения или интересы в этих областях во всех зонах или районах земного шара»<sup>30</sup>.

Известно, что основополагающим договором, учреждающим ООН, является Устав ООН, который был подписан в Сан-Франциско 26 июля 1945 года. Обращаясь к определению Устава, можно отметить его обязательность к исполнению всеми государствами-участниками ООН. Более того, в Уставе ООН прописаны меры запрещающего характера, такие как угроза силой и ее применение (исключением считаются случаи индивидуальной или коллективной самообороны, либо ее применения по решению Совета Безопасности ООН).

В целом деятельность ООН направлена на совершенствование международного права и поиск решений различных и многогранных вопросов и вызовов, стоящих перед международным сообществом. Основным инструментом Организации является содействие и выстраивание диалога между государствами-членами Организации. Более того, основы существования ООН подразумевают соблюдение норм международного права и его укрепление. В отношении совершенствования международного права и кодификации его норм, в системе ООН находится специальный вспомогательный орган – Комиссия международного права ООН, состоящая из 34 членов, пользующихся признанным авторитетом в области международного права. Необходимо подчеркнуть, что данный вспомогательный орган вносит существенный вклад в прогрессивное развитие норм международного права и его кодификации. Так как деятельность ООН направлена на

---

<sup>30</sup> См.: Резолюция 1996/31 Экономического и социального совета ООН, ч.2, п.20. URL: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/E/1996/96> (Дата обращения: 20.03.2021 г.).

совершенствование международного права, следовательно, международное воздушное право также входит в круг интересов Организации Объединенных Наций. В основном, наиболее активная деятельность ООН направлена на вопросы обеспечения безопасности международной гражданской авиации, так как данный вопрос сопрягается с предотвращением террористической деятельности. Так, под эгидой ООН было разработано 19 международных договоров по предотвращению террористических нападений. Большая часть таких международных соглашений относится непосредственно к международной гражданской авиации, начиная с Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов 1963 г., заканчивая Конвенцией о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010г<sup>31</sup>. Разработка конвенции и других международных актов, направленных на обеспечение авиационной безопасности, способствуют совершенствованию международного воздушного права. В этом случае ООН обладает возможностью (благодаря отдельным органам) привлекать внимание международного сообщества к наиболее острым проблемам безопасности, тем самым способствуя развитию безопасных воздушных перевозок.

Посредством независимого внешнего органа – Объединенной инспекционной группы, ООН оказывает влияние на систему управления и административной деятельности в ИКАО и предлагает свои рекомендации по оптимизации деятельности ИКАО и преобразовании ее институциональных основ.

Говоря о роли ООН в совершенствовании международного воздушного права, нельзя обойти стороной ее деятельность по разработке универсальных актов международного права, регулирующих отношения, которые возникают в процессе международных воздушных перевозок и другого использования международного воздушного пространства. Так, например, Женевская конвенция об открытом море

---

<sup>31</sup> Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г. (Принята 10.09.2010 г.). URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/beijing\\_convention.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/beijing_convention.shtml), (Дата обращения: 10.03.2021 г.).

1958 года напрямую относится к I Конференции ООН по морскому праву 1958 г., на которой были установлены и закреплены международно-правовые нормы, касающиеся открытого моря<sup>32</sup>. Именно в Женевской конвенции 1958 года в конвенционном режиме были упорядочены ранее установленные свободы открытого моря, включающие в себя вопросы правового статуса, например, свобода полетов гражданских судов и военных летательных аппаратов. Более того, такие принципы международного воздушного права, как свобода полетов над открытым морем, правила пролетов над архипелажными водами и международными проливами, а также правовой статус государств над исключительной экономической зоной были закреплены в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года<sup>33</sup>. Стоит также отметить, что сама Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. была принята по итогам III Конференции ООН по морскому праву 1973-1982 гг.

Таким образом, Конвенция ООН по морскому праву 1982 года содержит в себе важные положения, касающиеся непосредственно таких аспектов международного воздушного права, как правовой статус воздушного пространства над территориальными морями и международными проливами и т.д. На сегодняшний день трудно представить систему международного воздушного права без того вклада, который вносит Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, что говорит не только о наличии деятельности ООН в вопросах развития международного воздушного права, но и о важности такого участия в совершенствовании международной авионавигации.

Процесс институционализации международных авиационных отношений в таком виде, в котором его можно видеть сейчас, был наиболее точно выражен при появлении универсальной межгосударственной авиационной организации под

---

<sup>32</sup> Женевская конвенция 1958 г. (Принята 31.10.1958 г.) // Ведомости Верховного Совета СССР, №46 (1133) от 16.11.1962 г. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1901493>. (Дата обращения: 10.03.2021 г.).

<sup>33</sup> Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (Нью-Йорк: ООН, 1984 г.). URL: [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf). (Дата обращения: 10.03.2021 г.).

названием Международная организация гражданской авиации. Данная организация была создана 4 апреля 1947 года, когда Конвенцию о международной гражданской авиации 1944 года ратифицировало 26 государств, что означало вступление данного международного документа в силу. Со времен широкого распространения и развития гражданской авиации в мире ИКАО вносила и продолжает вносить огромный вклад в обеспечение надежного, регулярного, безопасного и эффективного развития сферы гражданской авиации, создание благоприятных условий для грамотного и безопасного обслуживания полетов гражданских воздушных судов всех стран на протяжении всего маршрута полета и других, немаловажных аспектов деятельности воздушного транспорта. Следовательно, в рамках диссертационного исследования необходимо подробно проанализировать организационную структуру и практическую деятельность данной международной организации.

Как было указано ранее, создание Международной организации гражданской авиации, как постоянного органа, функционирующего в сфере межправительственных отношений по вопросам гражданской авиации, было обусловлено ратифицированием Чикагской конвенции 1944 года 26 государствами. Перед этим событием, 1 ноября 1944 года состоялась Чикагская конференция, целью которой было обсуждение проблем и вопросов развития гражданской авиации после Второй мировой войны. Данная конференция ставила перед собой задачу по созданию международной конвенции о гражданской авиации. Наиболее острой была проблема наделения будущей международной организации полномочиями по общему регулированию коммерческой деятельности государств в области воздушного права. Также существует широко распространенное мнение, что основной целью Чикагской конференции были надежды Соединенных Штатов Америки направить переговоры в сторону утверждения «относительно свободного» рынка авиационных услуг, который бы мог дать авиационной отрасли США (в то время наиболее развитой и технологически продвинутой в мире) возможность доминировать на мировом

рынке<sup>34</sup>. Однако стремление США не было реализовано. Вместо этого сфера действия Чикагской конвенции 1944 года была ограничена решением технических проблем в координации, касающихся, в частности, регистрации воздушных судов, организации воздушного движения, трансграничного признания лицензионных сертификатов, а также видов налогов и сборов, которые могут быть наложены на международные воздушные перевозки<sup>35</sup>.

Г.И. Тункин в своих работах указывал, что «Статут международной организации, в отличие от обычного многостороннего международного договора, создает постоянное международное образование, которое действует на его основе. Он определяет не только права и обязанности государств-участников договора, но также цели и задачи организации, являющейся отличным от государств международным организмом, функции и компетенцию органов организации, взаимоотношения между организацией и государствами-членами и т.д. Другими словами, статут международной организации – более сложное явление, чем обычный международный договор»<sup>36</sup>. В.Д. Бордунов добавлял к высказываниям Г.И. Тункина, что устав международной организации не занимался регулированием вопросов, которые не относились к порядку ее деятельности и создания<sup>37</sup>. «Единственное исключение – Чикагская конвенция 1944 г., состоящая из двух групп норм. Одна из них содержит общие положения, регулирующие взаимоотношения между государствами по поводу деятельности гражданской авиации на международной арене, а другая определяет порядок организации и деятельности Международной организации гражданской авиации»<sup>38</sup>. Данные высказывания говорят об особенностях Устава ИКАО и различных точках зрения на этот счет. Так, А.Н. Верещагин считал, что положения конвенции «не имеют внутренних связей с уставными положениями ИКАО», однако

---

<sup>34</sup> *Havel, Sanchez*. The Principles and Practice of International Aviation Law. // Cambridge University Press, 2014. 871 p.

<sup>35</sup> *Havel, Sanchez*. The Principles and Practice of International Aviation Law. // Cambridge University Press, 2014. 871 p.

<sup>36</sup> Тункин Г.И. Теория международного права. М., 1970. С. 365.

<sup>37</sup> Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М.: Наука, 1989 С. 11.

<sup>38</sup> См.: Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М.: Наука, 1989 С. 12-13.

он также говорил о необходимости государств учитывать каждое положение Чикагской конвенции 1944 года<sup>39</sup>. Э. Константинов отмечает особенность объединения договора между государствами-участниками ИКАО и непосредственно статута ИКАО в Чикагской конвенции 1944 года<sup>40</sup>.

Прежде чем перейти к организационной структуре ИКАО стоит отметить, что данная международная организация носит статус специализированного учреждения ООН. Одним из основных факторов такого статуса у ИКАО является количество ее участников, которые подписали и ратифицировали Чикагскую конвенцию 1944 года. На сегодняшний день официальными членами ИКАО являются 193 государства<sup>41</sup>.

Организованная как «триптих» (разделяющий организацию на три основных компонента), структура ИКАО состоит из Совета ИКАО, в качестве своего основного исполнительного органа, Секретариата и Генеральной Ассамблеи, состоящей из представителей 193 государств-участников Чикагской конвенции 1944 г. Все государства-члены имеют равное право на представительство (т.е. на один голос). Совет избирает президента и назначает генерального секретаря. Также Совет ИКАО состоит из тридцати шести представителей Договаривающихся государств, избранных Ассамблеей на три года. Хотя выборы в Совет являются открытыми, статья 50 (b) Чикагской Конвенции 1944 года гласит, что предпочтение членству следует отдавать:

- Государствам, играющим ведущую роль в воздушном транспорте;
- Государствам, которые вносят наибольший вклад в предоставление средств обслуживания для международной гражданской авиации;

---

<sup>39</sup>Грязнов В.С., Колосов Ю.М., Верещагин А.Н. (под ред. А.С. Пирадова). Актуальные вопросы международного воздушного права. М: Международные отношения, 1973. С. 52-54.

<sup>40</sup>Константинов Э. Правният статут на международната организация по гражданско въздухоплаване (ИКАО) // Правна мисъл. 1983. №3. С. 22-23.

<sup>41</sup>Официальный сайт Международной организации гражданской авиации. URL: [https://www.icao.int/about-icao/Pages/RU/default\\_RU.aspx](https://www.icao.int/about-icao/Pages/RU/default_RU.aspx). (Дата обращения: 19.04.2020 г.).

– Государствам, назначение которых обеспечит представительство в Совете всех основных географических районов мира<sup>42</sup>.

После того, как членство определено, основной обязанностью Совета ИКАО, помимо претворения в жизнь заявленных Ассамблеей направлений, является разработка и принятие международных стандартов и рекомендуемой практики, содержащихся в Приложениях к Чикагской конвенции 1944 г. С этой целью Совет ИКАО пользуется содействием вспомогательных органов, которые действуют под руководством Совета, включая Аэронавигационную комиссию (техническое согласование и безопасность), Авиатранспортный комитет (экономическое регулирование), Юридический комитет (в состав которого входят эксперты по правовым вопросам. Эксперты назначаются Договаривающимися государствами) и Комитет по незаконному вмешательству (авиационная безопасность от противоправных действий в отношении гражданской авиации).

Необходимо более подробно рассмотреть одну из приоритетных функций ИКАО, а именно рассмотрение и принятие международных стандартов и рекомендуемой практики.

По своей сути, основная роль и польза ИКАО заключена в опубликовании и распространении международных стандартов и рекомендуемой практики, размещенных в специальных Приложениях к Чикагской конвенции 1944 г. Статья 54 (1), в сочетании со статьей 90 вышеуказанной конвенции, дает Совету ИКАО право принимать по своему усмотрению новые или измененные приложения большинством в две трети голосов его членов<sup>43</sup>. После принятия, новые или измененные Приложения вступают в силу через три месяца (или позже, если того пожелает Совет), если они не

---

<sup>42</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (заключена в г. Чикаго 07.12.1944). Документ ИКАО 7300/9. 9-е изд. 2006 г. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1902240>. (Дата обращения: 19.04.2020 г.).

<sup>43</sup> См.: Ст.54; Ст. 90 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (заключена в г. Чикаго 07.12.1944). Документ ИКАО 7300/9. 9-е изд. 2006 г.



будут отклонены большинством Договаривающихся государств. Все это достаточно просто.

Сложности в интерпретации возникают в отношении юридически обязательного характера международных стандартов. Стоит напомнить, что статья 12 Чикагской конвенции 1944 г. предусматривает, что Договаривающееся государство «обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области (авиации) и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции»<sup>44</sup>. Хотя формулировка здесь имеет четкий обязывающий характер, статья 12 не предполагает точно выраженную обязанность.

Кроме того, статья 37 Конвенции определяет следующее: «каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил»<sup>45</sup> по вопросам, затронутым в международных стандартах. «Брать на себя обязательство» — это не тоже самое, что «придерживаться». Императивная форма «должен» также не присутствует в тексте. Даже если «брать на себя обязательство» читается строго в повелительном наклонении, рассматриваемое «обязательство» заключается только в том, чтобы «сотрудничать», а не (например) «придерживаться». Создается впечатление, что международные стандарты не являются обязательными, даже если их соблюдение настоятельно рекомендуется.

Данный факт существенно подчеркивается особенностями статьи 38 Чикагской конвенции 1944 г. По иронии судьбы это положение лишает статью 37 любой остаточной возможности обязательного действия, накладывая на все государства-члены обязательство предупреждать ИКАО о любом намерении с их стороны не соблюдать утвержденный Советом международный стандарт. Таким образом государство, которое считает невозможным соблюдать новый тип или измененный

---

<sup>44</sup> Там же, Ст. 12

<sup>45</sup> Там же, Ст. 37

стандарт, либо не считает необходимым принять отдельные стандарты, должно уведомить Совет ИКАО о любых различиях между его национальными правилами и практикой и международными стандартами. Получив уведомление, Совет должен проинформировать другие Договаривающиеся государства об этом, но в соответствии со статьей 38 Совет не обладает прямыми полномочиями наказывать или требовать соблюдения стандартов от отклонивших такие стандарты государств (а также применять санкции к государствам, которые попросту игнорируют требование уведомлять об отклонении).

В этом вопросе существуют различные мнения от разных источников. Так, например, профессор Ю.Н. Малеев в своих работах говорит о статье 38 Чикагской конвенции 1944 г. в том ключе, что данная статья «не является нормой, устанавливающей какое-то правило, обязательное для исполнения государством – членом ИКАО»<sup>46</sup>. Такой же позиции придерживается профессор Т. Бюргенталь из Соединенных Штатов Америки, говоря об отсутствии в статье 38 вышеуказанной конвенции нормы обязывающего характера<sup>47</sup>.

Но некоторые меры косвенного принуждения остаются возможными. В статье 84 предусматривается, что «любое разногласие между двумя или более Договаривающимися государствами, касающееся толкования или применения настоящей (Чикагской) Конвенции и ее Приложений...должно разрешаться Советом»<sup>48</sup>. Статья 84 Конвенции составлена так кратко, что представляется возможным разрешить государству-участнику ИКАО ссылаться на исключение в статье 38 Конвенции, однако такое государство может быть вызвано в Совет ИКАО

---

<sup>46</sup>Грязнов В.С, Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. М.: Наука, 1980. 93 с.

<sup>47</sup> *Buergenthal T.* Law Making in the International Civil Aviation Organization. Syracuse, N.Y.: Syracuse University Press, 1969 247 p.

<sup>48</sup> См.: Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (заключена в г. Чикаго 07.12.1944). Документ ИКАО 7300/9. 9-е изд. 2006 г. Ст.84. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1902240> (Дата обращения: 24.05.2020 г.).

любым другим государством-членом, для разрешения разногласий между странами по соблюдению того или иного международного стандарта.

Помимо этого, существуют трудности, которые возникают в отношении юридической силы международных стандартов и рекомендуемой практики, так как между двумя этими понятиями существует серьезное различие. В противопоставление вышеописанной точки зрения существуют иные позиции, авторами которых являются директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям Секретариата ИКАО доктор Д. Хуанг и член-корреспондент АН СССР Г.И. Тункин.

Д. Хуанг, высказывая свою точку зрения, приводит примеры того, что международные стандарты представляют собой односторонние акты Совета ИКАО, которые носят позитивный характер и являются обязательными для стран, подписавших и ратифицировавших Чикагскую конвенцию 1944 г. Д. Хуанг приводит в пример тот факт, что государство-член ИКАО несет обязательство по соблюдению международного стандарта до момента уведомления международной организации гражданской авиации об отклонении<sup>49</sup>. По мнению Г.И. Тункина, международные стандарты могут являться своеобразными международными договорами: «Процесс заключения таких договоров значительно отличается от обычного. Это новое явление, связанное с развитием международных организаций, имеющее целью ускорить и упростить процесс заключения и изменения такого рода международных договоров. Но обязывающая сила норм регламентов основывается на соглашении (т.е. на согласовании воле государств), а не на законодательной власти международных организаций»<sup>50</sup>. С такой точкой зрения также соглашаются А.Х. Абашидзе, А.И.

---

<sup>49</sup> Huang J. Aviation Safety through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices. The Netherlands: Kluwer Law International, 2009. 256 p.

<sup>50</sup> См.: Тункин Г.И. Теория международного права. М.: Зерцало. 416 с.

Травников<sup>51</sup>, Г. Шермес и Н. Блоккер<sup>52</sup>. Автор диссертационного исследования также склоняется в сторону того, что обязывающая сила норм регламентов основывается на согласовании государств.

Если обратиться к основным определениям ИКАО, то международным стандартом является «любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам персоналу или правилам, единообразное применение которого считается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции»<sup>53</sup>. Несмотря на оптимистичные ожидания того, что государства будут соответствовать стандарту из-за его необходимости для международной аэронавигации, это определение признает, что отклонения возможны. Это указано в статье 38 Конвенции вместе с тем, что государства обязаны уведомлять о невозможности соблюдать стандарт. Возвращаясь к определениям, стоит отметить, что рекомендуемая практика трактуется как «любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции»<sup>54</sup>. Дополнительно говорится, что Договаривающимся государствам

---

<sup>51</sup> См.: *Абашидзе А.Х., Травников А.И.* Старые, но современные проблемы международного воздушного права // *Право. Журнал Высшей школы экономики.* 2019. №3. С. 181-202.

<sup>52</sup> *Schermers H.G., Blokker N.M.* International Institutional Law. Leiden-Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2011. 1310 p.

<sup>53</sup> См.: Резолюция Ассамблеи ИКАО А36-13 «Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации». Добавление А «Выработка Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и правил аэронавигационного обслуживания (PANS)» // Действующие Резолюции Ассамблеи ИКАО. URL: [https://www.icao.int/publications/Documents/9902\\_ru.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9902_ru.pdf). (Дата обращения: 24.05.2020 г.).

<sup>54</sup> См.: Резолюция Ассамблеи ИКАО А36-13 «Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации». Добавление А «Выработка Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и правил аэронавигационного обслуживания (PANS)» // Действующие Резолюции Ассамблеи ИКАО. URL: [https://www.icao.int/publications/Documents/9902\\_ru.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9902_ru.pdf). (Дата обращения: 24.05.2020 г.).

предлагается информировать Совет ИКАО о несоблюдении рекомендованной практики, но это не носит обязательный характер.

Дифференцированный подход к стандартам и рекомендуемой практике в соответствии со статьей 38 помещает виды рекомендуемой практики вне какой-либо области нормативности, которая была установлена Чикагской конвенцией 1944 г., однако они могут представлять собой пример «мягкого» права (от англ. Soft Law). Другими словами, рекомендуемая практика обладает силой желательного стремления, но не более того. Но если рекомендуемая практика, возможно, является «мягким» правом, означает ли это, что международные стандарты являются «жестким», обязательным законом? Несмотря на «деконструктивизм» текстов статей 37 и 38 Чикагской конвенции 1944 г., изложенных выше, ИКАО, по-видимому, имеет именно такую позицию, хотя в очередной раз отсутствие строгой санкции за наказание государств, отклонивших принятие того или иного стандарта, безусловно, препятствует однозначному утверждению «жесткого» права. Данный факт может приводить к спорам между юристами, однако на практике отсутствие санкций может не иметь значения. Государства, которые не соблюдают международные стандарты, обнародованные Советом ИКАО, будь то стандарты или рекомендуемая практика, могут «подпортить» свою репутацию, особенно если несоблюдения являются постоянными или носят серьезный характер. Даже если потеря репутации не влияет на международные отношения неприсоединившихся к Чикагской конвенции 1944 г. государств в целом, они могут подорвать уверенность других государств в безопасности авиакомпаний государств, не соблюдающих стандарты, в пригодности их систем управления воздушным движением или в их способности должным образом проверять пассажиров и грузы с целью предотвращения террористических угроз. Государства могут предупреждать авиакомпании, зарегистрированные на их территории и пассажиров не летать в государства, не соблюдающие стандарты, или избегать углубления аэронавигационных связей и

сообщений с «уклонистами» до тех пор, пока они не докажут, что способны соблюдать требуемый уровень стандартов или в действительности придерживаются международных стандартов. Например, как в США, так и странах ЕС существуют программы аудита, которые отслеживают соблюдение стандартов на международном уровне. В случае серьезного невыполнения стандартов такие государства позволяют их органам гражданской авиации замораживать, сокращать или приостанавливать права на перевозку авиакомпаний, вылетающих из государств, несоблюдающих стандарты. Поэтому соблюдение международных стандартов строго стимулирует к их выполнению даже при отсутствии прямой санкции в Конвенции<sup>55</sup>. Можно также добавить, что международный стандарт может представлять из себя отдельный вид источника международного воздушного права, который закрепляется как международно-правовая норма, возникшая в результате молчаливого согласия государств<sup>56</sup>.

Отдельно стоит проанализировать процесс рассмотрения и принятия международных стандартов и рекомендуемой практики, в целях определить тот вклад, который вносит Международная организация гражданской авиации в этот процесс. Известно, что в статьях 37, 38, 54 (1) и 90 Чикагской конвенции 1944 г. установлено, что функцией технического регулирования в целях принятия стандартов и рекомендуемой практики наделен Совет ИКАО<sup>57</sup>. Так как внесение одобренных международных стандартов в Чикагскую конвенцию 1944 г. было бы дорогостоящим и длительным процессом, Совет ИКАО принимает такие стандарты в виде специальных Приложений к этой Конвенции. Вопрос о законности соответствующих Приложений к вышеописанной конвенции часто приводит к дискуссиям из-за того, что такие Приложения не являются неотъемлемой частью Чикагской конвенции 1944

---

<sup>55</sup> *Havel, Sanchez. The Principles and Practice of International Aviation Law. // Cambridge University Press. 2014. 871 p.*

<sup>56</sup> *Баталов А.А. Источники международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики. // Московский журнал международного права. № 3. 2020. С. 64-90.*

<sup>57</sup> См.: Ст. 37, 38, 54(1), 90 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (заключена в г. Чикаго 07.12.1944). Документ ИКАО 7300/9. 9-е изд. 2006 г.

г., которую подписали и ратифицировали Договаривающиеся государства. Однако, как было аргументировано ранее, данный вопрос не умаляет важности выполнения международных стандартов государствами, по причине воздействия различных субъектов международного воздушного права из вне, а также поддержания безопасной международной аэронавигации в целом.

Для более полного понимания процесса принятия международных стандартов, а также деятельности ИКАО при их разработке, необходимо детально рассмотреть всю цепочку этого процесса. Как было описано ранее, Секретариат ИКАО является постоянно функционирующим органом с имеющимися подразделениями, такими как Аэронавигационное управление, Авиатранспортное управление, Управление технического сотрудничества, Управления по правовым вопросам и внешним сношениям и Административное управление. Аэронавигационное управление отвечает за технические исследования и аналитические материалы по обновлению Приложений к Чикагской конвенции 1944 г., касающихся безопасности и регулярности аэронавигации<sup>58</sup>. Данное управление также выполняет функции секретариата Совета ИКАО, Аэронавигационной комиссии, региональных и областных совещаний и Технической комиссии высшего органа ИКАО – Ассамблеи. Аэронавигационная комиссия непосредственно занимается рассмотрением международных стандартов и рекомендует их для принятия и утверждения Советом ИКАО. В состав Аэронавигационной комиссии входят 19 членов, которые «обладают соответствующей квалификацией и опытом в научной и практических областях аэронавтики»<sup>59</sup>. Важной характерной чертой Аэронавигационной комиссии является тот факт, что ее члены не представляют интересов своего или какого-либо государства. Их работа является полностью объективной и выполняется в интересах

---

<sup>58</sup> *Milde M.* International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. 351 p.

<sup>59</sup> См.: Ст.56 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (заключена в г. Чикаго 07.12.1944). Документ ИКАО 7300/9. 9-е изд. 2006 г.

всего международного сообщества гражданской авиации<sup>60</sup>. После того, как члены Аэронавигационной комиссии рассматривают проекты международных стандартов и рекомендуют их, на основании поступивших предложений Совет ИКАО подготавливает и направляет проекты данных стандартов в специальные так называемые региональные бюро ИКАО, которые, в свою очередь, собирают аэронавигационное совещание из представителей государств региона (стоит подчеркнуть, что это касается только вопросов Аэронавигации. Авиатранспортный комитет, например, не имеет региональных бюро)<sup>61</sup>.

Согласно официальному сайту Международной организации гражданской авиации, в структуре ИКАО имеется несколько региональных бюро, оказывающих непосредственную поддержку государствам-членам и обеспечивающих координацию деятельности, среди них:

- Азиатское и Тихоокеанское бюро в Бангкоке (*APAC*);
- Ближневосточное бюро в Каире (*MID*);
- Бюро Западной и Центральной Африки в Дакаре (*WACAF*);
- Южноамериканское бюро в Лиме (*SAM*);
- Бюро Северной Америки, Центральной Америки и бассейна Карибского моря в Мехико (*NACC*);
- Бюро Восточной и Южной Африки в Найроби (*ESAF*);
- Европейское и Североатлантическое бюро в Париже (*EUR/NAT*).

Вышеперечисленные региональные бюро обслуживают договаривающиеся государства, а также занимаются поддержанием связей с государствами, не

---

<sup>60</sup> Травников А.И., Шамарин П.А. Роль Международной организации гражданской авиации в стандартизации деятельности воздушного транспорта // Вопросы российского и международного права. 2018. Том 8. № 11А. С. 92-97.

<sup>61</sup> Там же



являющимися договаривающимися, и другими территориями в сферах общей компетенции; отвечают за осуществление ряда функций, основной из которых является подготовка данных и оказание помощи, а также содействие технического характера при рассмотрении международных стандартов.<sup>62</sup> Стоит также отметить, что вопрос принятия международных стандартов рассматривается в основном с точки зрения технических и финансовых возможностей государств выполнять эти стандарты.

После вынесенных решений государств по предложению внедрения того или иного международного стандарта, региональные бюро передают все необходимые данные Совету ИКАО, который, в свою очередь, принимает международные стандарты, предварительно изученные и рассмотренные Аэронавигационной комиссией и принятые государствами-членами ИКАО. Необходимо напомнить, что большинство государств-участников Чикагской конвенции 1944 г. могут не допустить вступления в силу стандартов или же заявить о расхождении с принятыми стандартами в связи с невозможностью их выполнения по определённым причинам<sup>63</sup>.

На основании вышеизложенного можно сказать о том, что функции Совета ИКАО при разработке международных стандартов хоть и являются достаточно обширными, но тем не менее их нельзя назвать ключевыми, так как в данном процессе также принимают участие Аэронавигационная комиссия и, в отдельных случаях, Авиатранспортный комитет. Более того, окончательное решение вопроса о принятии международного стандарта или его непринятии остаётся прерогативой государств<sup>64</sup>.

Хотя в статье 54 Чикагской конвенции 1944 г., в числе обязательных функции Совета ИКАО кратко упоминается назначение Авиатранспортного комитета, без дальнейших указаний относительно конкретного круга обязанностей этого Комитета,

---

<sup>62</sup> Травников А.И., Шамарин П.А. Роль Международной организации гражданской авиации в стандартизации деятельности воздушного транспорта // Вопросы российского и международного права. 2018. Том 8. № 11А. С. 92-97

<sup>63</sup> Там же

<sup>64</sup> Там же

его нынешняя ориентация на экономическое регулирование полностью изменилась по усмотрению Совета. Аэронавигационная комиссия, напротив, имеет более сложную текстовую основу в Конвенции: статья 56 Чикагской конвенции 1944 г. описывает выдвижение и назначение членов Комиссии, а статья 57 наделяет ее конкретными обязанностями по генерированию проектов международных стандартов и рекомендуемой практики<sup>65</sup>. Само собой, Совет обязуется предоставлять отчеты о проделанной работе Ассамблее ИКАО.

Стоит отдельно подчеркнуть компетенцию Совета ИКАО как органа по урегулированию споров. На основании статьи 84 Чикагской конвенции 1944 г., споры между государствами-участниками, которые относятся к толкованию и применению Конвенции и действующих Приложений к ней, подлежат передаче на рассмотрение Совета ИКАО<sup>66</sup>. Это также относится к толкованию и применению Чикагского соглашения о транзите международных сообщений 1944 г.<sup>67</sup>. Помимо прочего, компетенция Совета может быть расширена в исключительных случаях для вынесения справедливого решения. Подтверждением данного утверждения служат Решения Международного Суда ООН по делам апелляционной жалобы в отношении юрисдикции Совета ИКАО (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и ОАЭ vs Катара).

Известно, что 14 июля 2020 года Международный Суд вынес решение по делам Апелляционной жалобы в отношении юрисдикции Совета ИКАО, в соответствии со статьей 84 Чикагской конвенции 1944 г. (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и ОАЭ против Катара)<sup>68</sup> и Апелляции в отношении юрисдикции Совета ИКАО в соответствии

---

<sup>65</sup> См.: ст. 57 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (заключена в г. Чикаго 07.12.1944). Документ ИКАО 7300/9. 9-е изд. 2006 г. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1902240>. (Дата обращения: 19.04.2020 г.).

<sup>66</sup> См.: Там же, ст. 84.

<sup>67</sup> International Air Services Transit Agreement, Signed at Chicago, on 7 December 1944 (Transit Agreement). URL: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/chicago1944b.pdf> (Дата обращения: 30.09.2020 г.).

<sup>68</sup> Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v. Qatar)

со статьей 2 второго раздела Международного соглашения о транзитных перевозках 1944 года (Бахрейн, Египет и ОАЭ против Катара)<sup>69</sup>.

В июне 2017 года арабские страны, такие как: Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и Объединенные Арабские Эмираты, кратко называемые «Квартет», ввели воздушную, сухопутную и морскую блокаду в отношении Катара, включая разрыв всех дипломатических и торговых связей. Согласно позиции «Квартета», такое эмбарго было наложено на Катар за так называемую поддержку и укрывательство террористических лиц и организаций, включая разрешение таким лицам использовать базирующиеся в Катаре и спонсируемые Катаром медиа-платформы (в частности, «Аль-Джазира») для распространения своих сообщений. Более того, вышеперечисленные страны обвиняли Катар, помимо всего прочего, во вмешательстве в их внутренние дела. Такие действия, согласно позиции «Квартета», являются нарушением Эр-Риядских соглашений<sup>70</sup>, которые были заключены в рамках Совета сотрудничества стран Залива, направленных на обеспечение стабильности в регионе и восстановлении и без того пошатнувшихся взаимоотношений среди членов Совета. Катар неоднократно отрицал эти обвинения, а также инициировал процедуры урегулирования споров с «Квартетом» по различным аспектам наложенного на Катар эмбарго в Международном Суде, Комитете по расовой дискриминации, ВТО и Совете ИКАО. Вышеуказанные дела, которые затем рассматривались в Международном Суде, изначально возникли в связи с оспариванием Катаром, перед Советом ИКАО, наложенных на них авиационных ограничений, в отношении самолетов, зарегистрированных в Катаре.

В ходе данного разбирательства Катар утверждал, что установление блокады арабскими странами несовместимо с обязательствами, прописанными в Чикагской

---

<sup>69</sup> Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article II, Section 2, of the 1944 International Air Services Transit Agreement (Bahrain, Egypt and United Arab Emirates v. Qatar);

<sup>70</sup> The Supplementary Riyadh Agreements. URL: <http://i2.cdn.turner.com/cnn/2017/images/07/10/translation.of.agreementsupdated.pdf> (Дата обращения: 30.09.2020 г.).

конвенции о международной гражданской авиации 1944 года, а также в Соглашении о транзите международных воздушных сообщений 1944 года<sup>71</sup>. В ответ, Бахрейн, Египет, ОАЭ и Саудовская Аравия выразили свои возражения, утверждая, что Совет ИКАО не обладает юрисдикцией в отношении этих дел в рамках соответствующих конвенций, поскольку данный вопрос выходит за рамки вышеуказанных документов, включая вопрос того, могут ли авиационные ограничения быть охарактеризованными как законные контрмеры, в соответствии с международным правом. Другим предварительным возражением являлось утверждение, что Катар не пытался предварительно инициировать переговоры для урегулирования разногласий мирным путем до передачи дела в Совет ИКАО, нарушая положения статьи 84 Чикагской конвенции 1944 г., также включая положение, отраженное в подпункте (g) статьи 2 Правил ИКАО по урегулированию разногласий<sup>72</sup>.

В итоге, Совет ИКАО отклонил все предварительные возражения, после чего, «Квартет» подал апелляционную жалобу на решение Совета ИКАО и их юрисдикции в Международный Суд, в соответствии со статьей 84 Чикагской конвенции 1944 года и статьей 2 раздела 2 Соглашения о транзите международных воздушных сообщений 1944 года. Еще одним аргументом «Квартета» против Катара было заявление том, что Катар не пытался начать переговоры, как того предусматривает Чикагская конвенция 1944 г. В данном случае, проанализировав представленные аргументы и доказательства, Международный Суд пришел к выводу, что Катар в действительности предпринимал попытки урегулировать спор путем переговоров и выразить свое несогласие относительно толкования и применения Чикагской конвенции 1944 г. Как итог, после рассмотрения апелляционной жалобы Международный Суд отклонил все возражения стран «Квартета». Суд подчеркнул, что установление воздушной блокады

---

<sup>71</sup> International Air Services Transit Agreement, signed at Chicago, on 7 December 1944 (Transit Agreement). URL: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/chicago1944b.pdf> (Дата обращения: 15.06.2021 г.).

<sup>72</sup> См. подробнее: Правила по Разрешению Разногласий (второе издание ИКАО). ст.2 Часть 1, Глава 2 (g). // ICAO Doc. 7782/2.

в качестве контрмер не лишает Совет ИКАО юрисдикции рассматривать данный вопрос.

В одном из выводов Суда прямо говорится, что целостность и полнота функций по урегулированию споров у Совета ИКАО не пострадает, в случае, если Совет будет рассматривать вопросы, не относящиеся, непосредственно, к гражданской авиации, с той исключительной целью, чтобы разрешить возникший спор, попадающий под его юрисдикцию (в случае, если такое рассмотрение требуется для правильного разрешения спора). Следовательно, возможная необходимость рассмотрения Советом ИКАО вопросов, выходящих за рамки деятельности гражданской авиации (Чикагской конвенции 1944 г. и Соглашения о транзите международных воздушных сообщений 1944 г.), исключительно для разрешения разногласий, касающихся толкования или применения соответствующей Конвенции, не будет являться, по мнению Суда, основанием признания жалоб Катара недопустимыми. Тот факт, что Совет ИКАО не является судебным учреждением в собственном смысле этого термина никак не влияет на компетенцию данного органа рассматривать вопросы и разрешать споры в сфере гражданской авиации, более того, компетенция данного органа может быть расширена в определенных случаях, как это было указано выше.

Ассамблея ИКАО, которая собирается раз в три года в штаб-квартире ИКАО в Монреале (Канада), выступает в качестве механизма обзора деятельности Организации в целом. Несомненно, любая сессия Ассамблеи формируется из всех участников организации. Более того, имея специальные приглашения, участниками сессии могут быть также государства, не являющиеся членами ИКАО, другие международные правительственные и неправительственные организации. Однако стоит отметить, что приглашенные субъекты могут выступать только в статусе наблюдателей<sup>73</sup>. При особых случаях Ассамблея может собираться на чрезвычайные

---

<sup>73</sup> Standing Rules of Procedure of the Assembly of the International Civil Aviation Organization. ICAO Doc.7600/2.

сессии. Так, например, 25 чрезвычайная сессия Ассамблеи была созвана по причине событий, связанных с катастрофой сбитого советским истребителем самолета компании Korean Air Lines над закрытым воздушным пространством СССР. По итогу данной сессии была принята поправка в Чикагскую конвенцию 1944 г., в виде новой статьи 3 bis, предписывающей государствам воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете. В Чикагской конвенции 1944 г. четко установлен критерий созыва чрезвычайной сессии. В статье 48 (а) говорится: «Ассамблея собирается не реже одного раза в три года и созывается Советом в удобное время и в подходящем месте. Чрезвычайные сессии Ассамблеи могут проводиться в любое время по требованию Совета или по просьбе не менее одной пятой от общего числа Договаривающихся государств, направленной Генеральному секретарю»<sup>74</sup>. Данная трактовка устанавливает факт того, что при должном количестве стран, считающих необходимым срочное обсуждение какой-либо проблемы, возможен преждевременный созыв Ассамблеи.

Принятие решений по проблемам, рассматриваемым на сессиях Ассамблеи, происходит при помощи голосования посредством количества проголосовавших «за» и «против». Тем не менее существуют вопросы, для одобрения которых необходимо особое количество проголосовавших за то или иное внесение изменений. Особые случаи перечислены в Чикагской конвенции 1944 г. Так, среди них вопросы о членстве в организации решаются высококвалифицированным большинством голосов, принятие поправок к Конвенции обусловлено квалифицированным большинством голосов, как и перенесение Штаб-квартиры в другой город или страну, соответственно, при наличии кворума<sup>75</sup>.

Помимо избрания членов Совета, Ассамблея утверждает бюджет ИКАО и принимает резолюции по надлежащим вопросам, касающимся международной

---

<sup>74</sup> См.: Ст.48 (а) Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (заключена в г. Чикаго 07.12.1944). Документ ИКАО 7300/9. 9-е изд. 2006 г.

<sup>75</sup> См.: там же. Ст. 93.

гражданской авиации. Однако резолюции Ассамблеи не являются разновидностью налагающего обязательства международного права. Государства-члены ИКАО, которые принимают резолюции, не связаны какими-либо условиями, а на практике язык, используемый в таких заявлениях, носит рекомендательный характер. Ассамблея осуществляет определенную степень международно-правовой власти в рассмотрении предложений Совета ИКАО по поправкам к Чикагской конвенции 1944 г. Но даже в этом случае «законодательные» полномочия Ассамблеи подпадают под высокие требования, согласно которым минимум две трети от общего числа Договаривающихся государств должны ратифицировать любую утвержденную поправку для ее вступления в силу (и даже тогда эта поправка будет иметь силу только для стран, которые ее ратифицировали). Обобщая вышесказанное необходимо подчеркнуть, что основным направлением деятельности Ассамблеи является эффективное взаимодействие государств-участников в целях достижения консенсуса в отношении политического направления для международной гражданской авиации, включая политику по оказанию помощи и развития потенциала стран для выполнения многочисленных целей в эволюции гражданской авиации, подготовку глобальных планов многостороннего стратегического координирования для достижения высокого уровня безопасности полетов и аэронавигации, осуществление мониторинга различных показателей деятельности авиационной отрасли во всем мире при помощи подготовки отчетов по таким показателям.

Роль Секретариата ИКАО менее возвышена, чем роль Совета или Ассамблеи, но не менее значима. Его функции в основном административные и ограничиваются управлением подчиненными подразделениями, обеспечивающими деятельность Организации. В число таких подразделений входят Управление аэронавигационной комиссии, Управление авиатранспортным комитетом и Управление юридическим комитетом и др. Эти органы (которые, в свою очередь, подразделяются на несколько, в зависимости от вида функционирования) выполняют полезные вспомогательные

функции. Это Управление также выполняет функции секретариата Юридического комитета ИКАО, который, в свою очередь, исследует частное и публичное международное право и уже разработало ряд многосторонних договоров, касающихся ответственности и безопасности авиаперевозчиков. Также, Секретариат содействует роли ИКАО в качестве депозитария для ряда международных авиационных договоров.

Подробно проанализировав Международную организацию гражданской авиации, ее структуру и характеристики, необходимо также указать основные права и полномочия ИКАО, а также права и обязанности членов данной организации. Как отмечается в работах В.Д. Бордунова, международные организации, выступая субъектами международного права, тем не менее не являются суверенными образованиями. Их существование обусловлено межгосударственными соглашениями и, как следствие, такие организации попадают в зависимость от государств-участников<sup>76</sup>. Таким образом, ИКАО может осуществлять свои права и обязанности, однако свобода действий организации находится в определенных рамках, установленных в ее Учредительном документе. Установленные ограничения помогают не уклоняться от основных целей и задач организации, которые были поставлены изначально на долгосрочном, среднесрочном и краткосрочном уровнях. Ярким примером может также выступать деятельность ИКАО в роли создания и принятия международных стандартов и рекомендуемой практики, где четко определяется черта между деятельностью организации и решающим вердиктом государств-участников по поводу каждого разработанного проекта стандарта.

Помимо прав и полномочий ИКАО, было бы неправильным не затронуть права и обязанности государств-членов данной организации. Особенно стоит уделить внимание основным обязанностям таких государств. Во-первых, самым основным для Договаривающихся государств является финансовое обязательство, которое четко

---

<sup>76</sup> Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М.: Наука, 1989. С.12



установлено в резолюции А21-10 «Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения» Ассамблеи ИКАО, где указано, что: «всем Договаривающимся государствам следует признать необходимость выплачивать свои взносы за тот год, за который они причитаются, и, насколько позволяют их финансовые системы, делать это как можно раньше в течение этого года с тем, чтобы избежать использования Фонда оборотных средств для покрытия недостатка»<sup>77</sup>. Более того, за несоблюдение данного обязательства Совет ИКАО имеет право налагать санкции на государства, не выплачивающие свои взносы. В качестве санкции установлено временное лишение права голоса до исполнения своих финансовых обязательств. Несмотря на это, финансовый вопрос всегда обсуждается с государствами, где всегда есть возможность прийти к консенсусу в случае тяжелого финансового положения в стране. Другим обязательством является наличие постоянного представительства при ИКАО тех государств, которые избраны в Совет. Как отмечается в работах у В.Д. Бордунова, такое обязательство «представляет редкий случай в практике деятельности современных международных организаций. Обычно государства, избранные в Совет таких организаций, как Международный союз электросвязи (МСЭ), Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), Всемирная метеорологическая организация (ВМО), Продовольственная и сельскохозяйственная организация (ФАО) и др., не обязаны иметь постоянное представительство при этих организациях и для них это является делом добровольным»<sup>78</sup>.

В заключение стоит отметить, что обязанности государств-участников ИКАО в основном определены постоянными коммуникациями и сотрудничеством таких государств для упорядоченного развития эффективной, регулярной и безопасной во

---

<sup>77</sup>См.: Резолюция Ассамблеи ИКАО А21-10 «Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения» // Международная организация гражданской авиации. URL: [https://www.icao.int/publications/Documents/9790\\_ru.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9790_ru.pdf), (Дата обращения: 26.05.2020 г.).

<sup>78</sup>См.: Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М: Наука, 1989 С.34-35.

всех случаях гражданской авиации. Эти обязанности исходят из основных целей и задач организации на всех ее уровнях и функциях, начиная с разработки норм для установления единообразия правил полетов, заканчивая развитием международного воздушного права и авиационной отрасли в целом. Само собой, Международная организация гражданской авиации является межправительственной организацией универсального типа. Тем не менее, помимо ИКАО существует ряд других международных межправительственных универсальных и региональных организаций, которые влияют на совершенствование международного воздушного права.

Говоря о ранее упомянутой Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., стоит упомянуть Международную морскую организацию (далее – ИМО), так как деятельность данной международной межправительственной организации в определенных обстоятельствах затрагивает вопросы совершенствования международного воздушного права. Обращаясь к Конвенции по морскому праву 1982 г., и исходя из смысла ее статей, ИМО является «компетентной организацией». Учитывая, что ИМО, как и ИКАО, относится к специализированным учреждениям ООН, данная организация обладает схожей организационной структурой управления, в которую входит Ассамблея, Совет и ряд комитетов (Комитет по безопасности, Юридический комитет, Комитет по техническому сотрудничеству, Комитет по упрощению формальностей в морском судоходстве, Комитет по защите морской среды). Ассамблея ИМО созывается раз в два года. Так как Ассамблея является руководящим органом ИМО, задающим направление деятельности организации, она также выполняет функцию по избранию исполнительного органа ИМО – Совета, состоящего из 40 членов<sup>79</sup>. Совет ИМО предназначен для выполнения руководящих функций организации в периоды между сессиями Ассамблеи и состоит из представителей сорока государств-участников. Отдельно стоит упомянуть и о том,

---

<sup>79</sup> Официальный сайт Международной морской организации. URL: <https://www.imo.org/я> (Дата обращения: 10.03.2021 г.).

что пять главных комитетов ИМО (Комитет по безопасности на море, Комитет по защите морской среды, Юридический комитет, Комитет по техническому сотрудничеству, Комитет по облегчению формальностей судоходства) выполняют основные функции организации, среди которых можно выделить следующие:

- Осуществление консультаций и совещаний в рамках вопросов обеспечения механизма сотрудничества между государствами-участниками в области регулирования вопросов, относящихся к международному торговому судоходству;
- Содействие в принятии наиболее современных международных стандартов, кодексов, протоколов и других нормативных актов, относящихся к вопросам безопасности на море;
- Предотвращение загрязнения в морях;
- Упрощение формальностей в морском судоходстве;
- Обеспечение взаимодействия государств по техническим вопросам и др.

Несомненно, основная деятельность ИМО заключается в совершенствовании международного морского права. Стоит отметить, что вопросы международного воздушного права не являются для данной организации приоритетными. Тем не менее, рассматривая Международную морскую организацию, необходимо подчеркнуть ее совместную деятельность с ИКАО, которая влияет на создание международно-правовых норм, касающихся области международного воздушного права. Косвенное влияние ИМО на систему международной авиации подтверждает факт ее деятельности по совершенствованию описываемой отрасли. Зачастую данные организации объединяются с целью обратить внимание на определенные проблемы, затрагивающие отрасль международного воздушного и морского транспорта. В 2020 году ИКАО и ИМО призывали правительства присвоить категориям авиационного и

морского персонала статус «ключевых работников»<sup>80</sup>. Также Международная морская организация, совместно с ИКАО, разработали ряд международных документов (включая Приложение 9 к Чикагской конвенции 1944 г.), устанавливающие международные стандарты в отношении упрощения формальностей. Иными словами, усилия обеих международных межправительственных организаций направлены на использование формализованной документации, являющейся основной составляющей как международных морских, так и международных воздушных перевозок.

Другим примером содействия ИМО в совершенствовании международного воздушного права является работа над Международной конвенцией по поиску и спасанию на море 1979 года (Конвенция САР)<sup>81</sup>. Известно, что после принятия Конвенции САР ИМО разделила Мировой океан на тринадцать поисково-спасательных зон. В каждой из таких зон соответствующие государства должны установить границы районов, в которых они несут ответственность за проведение поисково-спасательных операций. В 1995 году в Конвенцию САР было внесено несколько важных поправок. В дальнейшем появилась необходимость в скоординированных действиях ИМО и ИКАО в рамках разработки и принятия Руководства по авиационному и морскому поиску и спасанию (РМАМПС), которым активно пользуются морские и авиационные организации<sup>82</sup>.

Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации является крайне важной составляющей безопасных воздушных сообщений. Приложение 3 Чикагской конвенции 1944 г. лишь подчеркивает важность бесперебойного обеспечения метеорологической информации между пилотами, диспетчерами и

---

<sup>80</sup> См.: Официальный сайт Международной организации гражданской авиации. // newsroom. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/ICAO-ILO-and-IMO-issue-joint-call-to-world-governments-on-need-for-key-worker-designations-for-essential-air-and-sea.aspx> (Дата обращения 10.03.2021 г.).

<sup>81</sup> Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. // Сборник международных договоров СССР. М., 1990. Вып. XLIV. С. 225-238. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901824783>. (Дата обращения: 10.03.2021 г.).

<sup>82</sup> Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию ИКАО и ИМО. // Doc. 9731-AN/958.

другими лицами, связанными с аэронавигационной деятельностью. Регулированием вопросов в области метеорологии, в широком смысле этого слова, занимается Всемирная метеорологическая организация (далее – ВМО). Наряду с ИМО и ИКАО, данная межправительственная организация относится к специализированному учреждению ООН, обладая характерной организационной структурой. Высшим органом ВМО является Метеорологический конгресс, обладающей функцией по определению общих направлений деятельности организации. Конгресс проводится с периодичностью раз в 4 года. За исполнение решений организации отвечает Исполнительный Совет, состоящий из 37 директоров национальных метеорологических или гидрометеорологических служб. Центральное место в структуре ВМО также занимает Секретариат, выполняющий административные функции организации. По аналогии с другими универсальными межправительственными организациями, в составе ВМО существуют региональные комиссии и технические комиссии, деятельность которых определена их географическим местоположением, либо сферой деятельности. В рамках данного исследования наибольший интерес представляет Техническая комиссия по авиационной метеорологии (далее – КАМ). Данный орган наделен следующими основными функциями, влияющими на международную авиацию:

- Применение метеорологии в авиации с учетом соответствующих научно-технических достижений и изучение потребностей в области авиационной метеорологии;
- Международная стандартизация методов и методик для предоставления авиационного метеорологического обслуживания;
- Совершенствование наблюдений, прогнозов и предупреждений в зоне аэродромных комплексов;

- Инициирование проведения конкретных исследований, направленных на повышение точности прогнозирования;
- Рассмотрение требований к основным и климатологическим данным, наблюдениям и специализированным приборам;
- Обновление регламентных и руководящих материалов, таких как Технический регламент ВМО;
- Осуществление Всемирной системы зональных прогнозов (ВСЗП) совместно с ИКАО;
- Совершенствование прогнозирования опасных метеорологических явлений по маршруту следования, таких как турбулентность, обледенение и вулканический пепел, а также тропические циклоны;
- Исследования о воздействии авиации и об окружающей среде и др<sup>83</sup>.

Несомненно, обращая внимание на основные функции КАМ можно говорить о непосредственном вкладе в развитие международного воздушного права, поскольку именно данный орган активно сотрудничает с государствами и международными организациями в разработке международных правовых актов и рекомендаций, направленных на регулирование вопросов метеорологического обслуживания как важной составляющей для безопасной, эффективной и регулярной аэронавигации.

Исторически, деятельность ВМО и ИКАО тесно взаимосвязана, посредством того, что ответственность ИКАО своевременно устанавливать аэронавигационные требования к метеорологическому обслуживанию дополняется ответственностью ВМО разрабатывать современные метеорологические технические методы и практики в целях надлежащего исполнения устанавливаемых ИКАО аэронавигационных

---

<sup>83</sup> Официальный Сайт Всемирной метеорологической организации. URL: <https://public.wmo.int/> (Дата обращения: 10.03.2021 г.).

требований. Как можно отметить в некоторых рабочих документах ИКАО, их отношения с ВМО зачастую носят симбиотический характер.

Подтверждение этому отражено в проведении общих сессий и совместной работе над определенными проектами. Так, например, благодаря совместным усилиям ИКАО и ВМО было разработано Приложение 3 к Чикагской конвенции 1944 г., суть которого заключается в метеорологическом обслуживании международной авионавигации. Более того, данное Приложение воспроизводится Всемирной метеорологической организацией в качестве Технического регламента (ВМО-№49).

Так как отрасль авиации имеет необходимость в постоянном совершенствовании и обновлениях технологического характера, авиационное метеорологическое обслуживание также нуждается в устранении имеющихся недостатков и улучшения технических требований для получения наиболее точной, своевременной и достоверной метеорологической информации для обеспечения более эффективной и безопасной деятельности гражданской авиации. Необходимость коллективных мер реагирования по вышеуказанному вопросу, включая дополнительные соответствующие ресурсы, были подробно освещены в докладе ВМО на 40-ой сессии Ассамблеи ИКАО в 2019 году<sup>84</sup>.

Стоит отметить, что деятельность международной гражданской авиации с учетом текущих технических возможностей способствует получению подробных метеорологических данных посредством наблюдения во время перелетов, когда воздушное судно пролетает крупные океанические бассейны и другие труднодоступные для получения данных зоны. Используемые технические инструменты позволяют воздушным судам измерять состояния атмосферы и содержание водяного пара в ней, что также имеет важное значение для

---

<sup>84</sup> Рабочий документ, представленный Всемирной метеорологической организацией в Ассамблею ИКАО от 02.08.2019 // «Деятельность в области авиационной метеорологии и обеспечение ее необходимыми ресурсами для расширения возможностей модернизации системы воздушного движения». URL: [https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp\\_201\\_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp_201_ru.pdf) (Дата обращения: 12.03.2021 г.).

прогнозирования изменения климата. В этих целях ВМО активно взаимодействует с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), создав Систему ВМО передачи метеорологических данных с самолета (Aircraft Meteorological Data Relay или АМДАР). К сожалению, по причине распространения в 2020 году коронавирусной инфекции и последующего снижения международных авиаперевозок система не могла выполнять поставленные задачи, в результате чего ВМО потеряла до 90% метеорологических данных, получаемых с помощью самолетов, что существенно снижает точность прогнозируемых данных. Тем не менее, совместная работа ВМО с авиационными международными организациями ярко демонстрирует успешный симбиоз, направленный на совершенствование отрасли.

В целом существует немалое количество универсальных международных межправительственных организаций, которые прямо или косвенно влияют на совершенствование международного воздушного права. Учитывая процесс постоянной коллаборации большого количества таких организаций, представляется затруднительным проанализировать каждую универсальную международную межправительственную организацию, деятельность которой в той или иной степени влияет на международное воздушное право. Тем не менее, центральную роль по развитию международной гражданской авиации вносят международные авиационные организации. Следовательно, именно данный тип международных организации необходимо проанализировать более детально, с целью определить их основную деятельность в описываемой сфере.

## **§1.2 Международные региональные межправительственные авиационные организации**

Европейская конференция гражданской авиации относится к числу региональных межправительственных организаций, с достаточно большим количеством государств-участников. Образованная в 1955 году, к настоящему



моменту членами ЕКАК являются 44 государства, объединяя все страны Евросоюза<sup>85</sup>. Обращая внимание на миссию ЕКАК, описанную на ее официальном сайте, можно увидеть схожесть целей данной организации с целями ИКАО. Тем самым миссия ЕКАК определена как содействие постоянному, эффективному и устойчивому развитию отрасли гражданской авиации, с оговоркой на регион, а именно – Европу. Также основной фокус идет на налаживание взаимоотношений между государствами-участниками, помощь в построении коммуникации и взаимопонимания, обеспечение единообразия правил и общей безопасности в отрасли. Среди своих основных задач ЕКАК также заостряет внимание на проблемах экологии декларируя одну из своих целей сохранность природной среды. Однако, возвращаясь к трудам В.Д. Бордунова, можно говорить о других причинах создания ЕКАК, а именно условия жесткой конкуренции со стороны авиакомпаний США, которые на момент окончания Второй мировой войны имели колоссальное преимущество на мировом рынке авиаперевозок<sup>86</sup>. Страны Западной Европы понимали, что проблему острой конкуренции было необходимо решать сообща, что побудило последних создать ЕКАК. Помимо этого, перед Советом Европы стояли задачи по выработке методов взаимодействия государств европейского региона в отношении авиационной деятельности с учетом принципа единообразия.

Процесс возникновения данной организации был инициирован рассмотрением Парламентской Ассамблеей Совета Европы предложений о создании института, координирующего деятельность воздушного транспорта в Европе. Вместо предложенного созыва конференции экспертов в авиационной области, Комитет министров Совета Европы обратился к ИКАО с целью проведения анализа относительно создания такой региональной организации и разработки методов достижения тесного взаимодействия государств в данном регионе.

---

<sup>85</sup> Официальный сайт Европейской конференции гражданской авиации. URL: <https://www.ecac-ceac.org/about>. (Дата обращения: 27.05.2020 г.).

<sup>86</sup> *Бордунов В.Д.* Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М.: Наука, 1989. С.92.

До созыва конференции по координации воздушного транспорта в Европе, представители 19 европейских государств собрались в Париже, где была составлена повестка дня пленарной сессии Совета ИКАО. Так, при обсуждении основных вопросов грядущей конференции были сформированы основные пункты повестки дня, которые, впоследствии, сформировали рабочую программу ЕКАК<sup>87</sup>. В дальнейшем, на самой конференции была поддержана идея институционализации ЕКАК.

Обращая внимание на Устав ЕКАК, можно наблюдать правовые основы, на которых зиждется деятельность данной межправительственной организации. У организации имеется штаб-квартира в Страсбурге во Франции. Конференция собирается не чаще одного раза в три года, за исключением чрезвычайных сессий для которых требуются обращение в Бюро ЕКАК не менее восьми государств-участников. В качестве исполнительного органа ЕКАК выступает Координационный комитет. Помимо Координационного комитета существуют еще четыре постоянных комитета. В целом можно заметить идентичные ИКАО характеристики. Это логично, так как ИКАО является соучредителем данной организации. Тем не менее, Европейская конференция гражданской авиации имеет свои существенные отличия. Все решения ЕКАК носят строго рекомендательный характер. ЕКАК достаточно тесно сотрудничает с ИКАО. Тем самым, региональная организация не обладает полной независимостью, но и не является полностью подотчетной ИКАО структурой. Промежуточный статус организации позволяет ей использовать мощные и богатые ресурсы Секретариата ИКАО для проведения мероприятий ЕКАК. Более того, ЕКАК тесно сотрудничает с отдельными государствами, такими как Соединенные Штаты Америки и др<sup>88</sup>.

---

<sup>87</sup> Право международных организаций. Региональные, межрегиональные, субрегиональные межправительственные организации: учебник для бакалавров и магистратуры // под. ред. А.Х. Абашидзе, А.М. Солнцева. – М.: Издательство Юрайт, 2017. – 331 с.

<sup>88</sup> Официальный сайт Европейской конференции гражданской авиации. URL: <https://www.ecac-ceac.org/about>. (Дата обращения: 27.05.2020 г.).

Помимо задач по установлению единообразия правил полетов и обеспечению безопасности воздушного транспорта, ЕКАК также регулирует вопросы авиатранспортной отрасли, при помощи открытия в рамках данной организации многосторонних соглашений (например, о коммерческих правах), создания специальных комитетов и групп. В ее компетенцию входит обсуждение вопросов по установлению единых тарифов в регионе, обмен коммерческими правами, экспансия воздушного пространства. Не обходят стороной и вопросы охраны окружающей среды от ущерба, причиняемого гражданской авиацией и сотрудничества с другими региональными межправительственными организациями.

Существует немало проблем, решения которых ищет Европейская конференция гражданской авиации. Помимо экологических проблем выброса парниковых газов, другим препятствием в авиатранспортных вопросах является несоответствие спроса на услуги авиаперевозок и пропускной способности в некоторых районах Европы<sup>89</sup>. Данная ситуация влияет на продолжительность задержек на маршрутах полетов, негативно отражаясь на регулярности и экономичности полетов. Вышеназванная проблема стоит настолько остро, что не только ЕКАК, но и ИКАО вместе с Европейской организацией по обеспечению безопасности аэронавигации (далее – Евроконтроль) подключились к поискам решения<sup>90</sup>.

ЕКАК уделяет немало внимания вкладу в совершенствование международного воздушного права. В числе организационной структуры ЕКАК находится Правовая рабочая группа. Ее основной задачей является разработка предложений по правовым вопросам, связанным с ролью различных видов деятельности региональной организации. В основном, их функции заключаются в консультировании по вопросам, связанным с толкованием и изменением устава ЕКАК, правовых рамок во взаимоотношении с ИКАО и другими международными организациями. Данная

---

<sup>89</sup> John N. Bradbury. ICAO and Future Air Navigation Systems. Springer, Berlin, Heidelberg, 1991. p.83.

<sup>90</sup> См. подробнее: Report of the Third Meeting of the Special Committee on Future Air Navigation Systems (FANS/3). Montreal, 3-21 November 1986. // Doc. 9503.

организация также выступает с докладами и рекомендациями. Чаще всего их рекомендации нацелены на облегчение и поддержку участия государств-членов ЕКАК в правовой работе ИКАО (Юридического комитета ИКАО) и координации общей позиции государств-членов ЕКАК.

Подытожив, можно сказать о Правовой рабочей группе ЕКАК как об инструменте поддержки членов организации в области международного воздушного права для более четкого понимания правовых аспектов и эффективного взаимодействия с ИКАО по правовым вопросам. Опыт ЕКАК в правовых вопросах заключается в разработке ими Многостороннего соглашения о коммерческих правах в нерегулярном воздушном сообщении в Европе (апрель 1956 г.), содействие в выработке многостороннего Соглашения о сертификатах норм летной годности на импортные воздушные суда.

Немало трудов было вложено в подготовку Соглашения о правилах установления тарифов при регулярных воздушных сообщениях 1967 года, работа над «меморандумом о взаимопонимании» между США и ЕКАК, соглашение о тарифах на пассажирские перевозки между США и странами Западной Европы<sup>91</sup>. В.Д. Бордунов по этому поводу пишет, что «в 1980-е годы ЕКАК уделяет большое внимание созданию конкурентоспособной и эффективной системы воздушного транспорта в Европе. В связи с этим ЕКАК провела в 1982 г. переговоры с администрациями гражданской авиации США и Канады по вопросу взаимного согласования и применения авиатарифов через Северную Атлантику и 2 мая 1982 г. между ЕКАК и США был подписан «Меморандум о взаимопонимании», который в 1986 году был пересмотрен в связи с истечением его срока действия...»<sup>92</sup>. Актуальными задачами Правовой рабочей группы ЕКАК на сегодняшний день являются работа по выполнению решений, принятых на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО (А40, Монреаль,

---

<sup>91</sup> *Folliot M.* Les voies et moyens de l'évolution réglementaire du transport aérien en Europe // *Revue française de droit aérien*. 1986. N1. P.25-28.

<sup>92</sup> См.: *Бордунов В.Д.* Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М: Наука, 1989 С.16.

сентябрь/октябрь 2019 года), подготовке к заседанию Юридического комитета (LC/38, которое может состояться в 2021 году) и предоставление юридических консультаций по вопросам Общих правил защиты данных (General Data Protection Rules or GDPR) в Секретариате ЕКАК, а также правовые последствия для авиации, обусловленные пандемией коронавирусной инфекции (Covid-19)<sup>93</sup>.

Стоит отметить разработку ЕКАК ряда документов в отношении расследований авиационных происшествий. Так, например, в ноябре 2015 года ЕКАК опубликовал руководство по подготовке к расследованиям в экстремальных и трудных условиях (Guidance on the Preparation For Investigations in Extreme and Challenging Environments)<sup>94</sup>. Более того, в 2020 году организация разработала и выпустила Руководство по проведению расследований авиационных происшествий в реалиях пандемии коронавирусной инфекции (Guidance Note on Conducting Investigations During a Pandemic)<sup>95</sup>. Само собой, данное руководство излагает основные правила и рекомендации по использованию индивидуальных средств защиты специалистами, проводящими расследование. Не менее важным является обеспечение безопасной рабочей обстановки в зависимости от локации. Также, организацией предлагается разделение персонала на небольшие команды. Отдельно ставится упор на IT-инструменты для возможности удаленной работы и внутренней коммуникации. Примечательным является разработка рекомендаций ЕКАК по созданию практики подготовки предварительных соглашений с соответствующими властями государств-членов в целях обеспечения упрощенного порядка получения визы и въезда на

---

<sup>93</sup> European Civil Aviation Conference. // Official Website. // Legal matter activities. URL: <https://www.ecac-ceac.org/legal-matters>. (Дата обращения: 28.05.2020 г.).

<sup>94</sup> Guidance on the Preparation For Investigations in Extreme and Challenging Environments. URL: [https://www.ecac-ceac.org/images/activities/safety/ECAC-ACC\\_Guidance\\_on\\_the\\_Investigations\\_in\\_Extreme\\_and\\_Challenging\\_Environments\\_2015.pdf](https://www.ecac-ceac.org/images/activities/safety/ECAC-ACC_Guidance_on_the_Investigations_in_Extreme_and_Challenging_Environments_2015.pdf) (Дата обращения: 13.09.2021 г.).

<sup>95</sup> Guidance Note on Conducting Investigations During a Pandemic URL: [https://www.ecac-ceac.org/images/activities/safety/ECAC-ACC\\_Guidance\\_Note\\_on\\_Conducting\\_Investigations\\_during\\_a\\_Pandemic\\_2020.pdf](https://www.ecac-ceac.org/images/activities/safety/ECAC-ACC_Guidance_Note_on_Conducting_Investigations_during_a_Pandemic_2020.pdf) (Дата обращения: 13.09.2021 г.).

суверенную территорию без излишних трудностей и задержек на карантин, учитывая ценность временного ресурса после возникновения авиационного происшествия.

Африканская комиссия гражданской авиации (далее – АФКАК) была учреждена в 1969 году. Признаки членства данной организации схожи с ЕКАК, а именно наличие членства в Африканском Союзе является обязательным условием для вступления в АФКАК. Анализируя общую характеристику АФКАК, можно наблюдать схожие черты региональной организации с ЕКАК. АФКАК имеет схожую организационную структуру. Высшим органом признается Пленарная сессия, которая собирается раз в два года. На таких сессиях, как правило, определяются программы работы Комиссии на следующий двухгодовой период. Помимо установления общей стратегии, Пленарная сессия избирает Президента и его заместителей. Организация имеет свою штаб-квартиру в Аддис-Абебе, Эфиопия. Как и в случае с Европейской региональной организацией, все решения и рекомендации АФКАК носят сугубо рекомендательный характер.

Обращаясь к миссии АФКАК, можно заметить фокус организации на содействие благоприятному сотрудничеству и координации между африканскими государствами в целях разработки комплексных и устойчивых систем воздушного транспорта. Также АФКАК ставит перед собой цель способствовать внедрению международных стандартов ИКАО и разработать согласованные правила и положения, соответствующие передовой международной практике гражданской авиации<sup>96</sup>. Изначально ИКАО осуществляло непосредственное техническое, финансовое и административное управление АФКАК. Для этого использовались взносы африканских государств-членов организации. Тем не менее, АФКАК стала независимой структурой 1 января 2007 года<sup>97</sup>. Однако даже сейчас Африканская

---

<sup>96</sup> African Civil Aviation Commission. // official site. URL: <http://afcac.org/en/index.php>, (Дата обращения: 28.05.2020 г.).

<sup>97</sup> Там же

комиссия гражданской авиации все также тесно сотрудничает с ИКАО по многим вопросам отрасли гражданской авиации.

Несмотря на разработку Конвенции о создании Африканской конференции по тарифам на авиаперевозки<sup>98</sup>, ярким отличием АФКАК от ЕКАК в деятельности правовых аспектов отрасли является факт того, что АФКАК заостряет свое внимание на стимулировании африканских государств-членов в вопросах кооперации и координации между собой. Так, в качестве своих стратегических целей АФКАК устанавливает: Рекомендовать государствам-участникам подписать, присоединиться или ратифицировать новую конституцию АФКАК, вступившую в силу в 2010 году; обеспечить внедрение государствами-участниками всех Пленарных резолюций АФКАК; продвигать идеи по содействию государств в обеспечении целостности, автономности и транспарентности во всех вопросах гражданской авиации; поощрять африканские государства к подписанию и ратификации документов международного воздушного права, таких как модернизированная Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, принятая в Монреале в 2009 году, Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования применительно к авиационным объектам, принятая в Кейптауне в 2001 г., Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации, принятой в Пекине в 2010 г. и др<sup>99</sup>.

Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (далее – ЛАКАК) является региональной межправительственной организацией, учрежденной в 1973 году. Как можно заметить из названия, данная организация непосредственно включает в себя страны Южной и Центральной Америки, включая государства Карибского бассейна. Высшим органом является Ассамблея, которая утверждает бюджет, избирает президента ЛАКАК и устанавливает стратегические цели для всех направлений

---

<sup>98</sup> Конвенция о создании Африканской конференции по тарифам на авиаперевозки. ICAO Doc.9506. P. 26. URL: <https://www.icao.int/assembly-archive/Session27/A.27.REP.212.P.EN.pdf>. (Дата обращения: 28.05.2020 г.).

<sup>99</sup> African Civil Aviation Commission. // official site. URL: <http://afcac.org/en/index.php>. (Дата обращения: 28.05.2020 г.).

деятельности комиссии. Аналогично с ЕКАК и АФКАК, Латиноамериканская комиссия гражданской авиации занимается в основном авиатранспортными вопросами гражданской авиации. Так, ее основными задачами являются: Либерализация воздушного пространства для стран Латинской Америки; объединение государств-участников на почве обсуждения тарификации воздушных перевозок; сбор и обработка данных в экономических целях для анализа пассажирских авиаперевозок, и другие вопросы, в которых необходимо тесное сотрудничество государств данного региона. Проанализировав Статут Латиноамериканской комиссии гражданской авиации, можно увидеть схожую с другими региональными организациями такого типа черту, а именно: ЛАКАК является организацией, которая занимается консультациями. Иными словами, все рекомендации, резолюции и прочие документы не имеют обязательной силы, а носят исключительно рекомендательный характер<sup>100</sup>. Стоит также отметить, что любые выводы и рекомендации организации обсуждаются Ассамблеей, где каждое государство имеет право голоса.

В целом можно сказать, что Организация занимается разработкой документации, касающейся рекомендаций государствам-членам ЛАКАК. Зачастую такие рекомендации представляют собой процедуры, которые желательны к исполнению государствами. В основном это рекомендации в отношении коммерческой деятельности авиационной отрасли, такие как недопущение недобросовестной конкуренции, тарифы и сборы, вопросы налогообложения, гармонизация внедрения системы электронных билетов на региональном уровне и др.

Еще одной схожей с вышеперечисленными региональными авиационными организациями является Арабская организация гражданской авиации (АрКГА). Данная организация была создана в 1996 году в целях объединения стран, входящих

---

<sup>100</sup> Artículo 3 Estatuto De La Comision Latinoamericana De Aviacion Civil (CLAC). (Mexico, D.F., 14 de diciembre de 1973). URL: <https://clac-lacac.org/wp-content/uploads/2020/10/EstatutoCLAC.pdf> (Дата обращения: 30.05.2020 г.).



в Лигу арабских государств (ЛАГ) для последующего сотрудничества в регулировании вопросов отрасли гражданской авиации. Цели организации, механизм ее деятельности и функции практически идентичны с функциями других региональных организаций, указанных ранее. Организация также включает в себя Генеральную Ассамблею и исполнительный Совет, имеющий в своем подчинении пять комитетов по различным направлениям в отрасли. АрКГА также тесно сотрудничает с ИКАО и другими межправительственными и неправительственными организациями по всему миру. Основой такого сотрудничества является эффективная имплементация международных стандартов, рекомендуемой практики и других решений ИКАО в целях упорядоченного, безопасного и своевременного развития гражданской авиации<sup>101</sup>. Штаб-квартира организации находится в городе Рабат, Марокко. Небольшое отличие от других региональных организации АрКГА имеет в плане проведения пленарных заседаний, которые проводятся раз в год, вместо традиционного метода проведения таких мероприятий раз в два или три года. Тем не менее, цели таких заседаний ничем не отличаются от ранее рассмотренных организаций, а именно: установление бюджета, основной стратегии развития, ключевых направлений деятельности и др. Стоит отметить, что АрКГА зачастую принимает участие в работе Ассамблеи ИКАО, где имеет право совещательного голоса. Иными словами: «...его представители могут участвовать во всех дискуссиях, отстаивать согласованную коллективную позицию государств региона, но не могут участвовать в голосовании»<sup>102</sup>.

В рамках своей деятельности АрКГА также занимается организацией саммитов для представителей государств региона с целью принятия международных актов. Так, результатом саммита в 2016 году было принятие Эр-Риядской декларации по авиационной безопасности и упрощению формальностей в регионах Арабской

---

<sup>101</sup> Arab Civil Aviation Organization // Official Website. URL: <https://acao.org.ma/> (Дата обращения: 30.05.2020 г.).

<sup>102</sup> См.: Кислицына Н.Ф., Егоров В.Г., Карапетьяц И.В. Международные транспортные организации. М.: Литрес, 2020г. 16-17 с.

комиссии гражданской авиации<sup>103</sup>. В данном случае саммит был организован АрКГА совместно с ИКАО. Более того, совместно с ИКАО, АрКГА разработала механизм мониторинга выполнения установленных в Декларации обязательств.

В отношении международного сотрудничества данная организация (совместно с ИКАО) выступила с инициативой создания отдельной региональной организации, наделив ее полномочиями по обеспечению контроля в отношении безопасности полетов в регионах Ближнего Востока и Северной Африки. Также АрКГА не раз подтвердила о своем намерении оказать финансовую поддержку созданному органу, включая его размещение на территории Саудовской Аравии.

Сложности в вопросах аэронавигации, включая стремительный прогресс отрасли гражданской авиации и удорожания аэронавигационного оборудования, подтолкнули к образованию еще одной региональной организации – Агентства по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА). АСЕКНА было учреждено в 1959 году 12 африканскими государствами и Францией. Ее высшим органом является Административный совет, состоящий из представителей всех государств-участников. У этого агентства есть основные управления, выполняющие все необходимые функции организации. Так, основными департаментами данной региональной организации являются эксплуатационное, наземное, метеорологическое и административное управления. Штаб-квартира АСЕКНА находится в Дакаре, Сенегал. Деятельность АСЕКНА регулируется Дакарской конвенцией 2010 года<sup>104</sup>. Стоит отметить, что целью данной организации является эффективное аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве над территорией 16 100 000 кв. км, что превышает площадь Европы в 1,5 раза<sup>105</sup>.

---

<sup>103</sup> Эр-Риядская декларация по авиационной безопасности и упрощению формальностей в регионах АРКГА и MID ИКА. (31 августа 2016 г.) // A-39-WP/351. URL: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp\\_351\\_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_351_ru.pdf) (Дата обращения: 30.05.2021).

<sup>104</sup> The Agency for the Safety of Air Navigation in Africa and Madagascar (ASECNA), official site. URL: <https://asecnaonline.asecna.aero/>. (Дата обращения: 29.05.2020 г.).

<sup>105</sup> The Agency for the Safety of Air Navigation in Africa and Madagascar (ASECNA), official site. URL: <https://asecnaonline.asecna.aero/>. (Дата обращения: 29.05.2020 г.).

Непосредственным достижением АСЕКНА стало разделение всего воздушного пространства региона на 6 специальных воздушных зон, именуемых районами полетной информации (далее – РПИ).

Так как вопросы аэронавигации относятся непосредственно к безопасности полетов воздушных судов, что является краеугольным камнем благополучного и эффективного развития отрасли, АСЕКНА обладает отличительными факторами от других региональных организаций, акцентирующих свое внимание на экономической и других областях гражданской авиации. Ярким примером может послужить то, что все решения Агентства, принимаемые его Советом, имеют обязательную силу без одобрения государств-членов. Более того, опираясь на положения Устава АСЕКНА, можно отметить жесткие требования подчинения командирами воздушных судов указаниям органов управления воздушным движением (далее – УВД) Агентства, поступающим на борт воздушного судна. Данный факт не является характерным для международных межправительственных организаций регионального типа. Более того, в практике почти всех межгосударственных организаций отсутствуют какие-либо полномочия в отношении физических лиц. Необходимость соблюдения безопасной аэронавигации сподвигла АСЕКНА на такие полномочия<sup>106</sup>.

Функционально похожей на АСЕКНА региональной организацией является Центральноамериканская корпорация по обслуживанию аэронавигации (КОКЕСНА), учрежденная в 1960 году. Штаб-квартира данной организации находится Гондурасе, в городе Тегусигальпе. Высшим органом КОКЕСНА является Административный совет. Как и в случае с АСЕКНА, Административный совет КОКЕСНА обладает полномочиями давать обязательные к исполнению указания пилотам воздушных судов. Организация также уделяет особое внимание вопросам безопасности полетов.

---

<sup>106</sup> Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М: Наука, 1989 С.101.

Обращая внимание на территорию региона, Организация регулирует аэронавигацию в районе полетной информации, охватывающей более 2,6 млн кв. км территории на поверхности суши и океанические районы в Карибском море и Тихом океане. Из-за своего расположения КОКЕСНА является основным поставщиком услуг, связанных с аэронавигацией на пересечении Карибского бассейна, Северной, Южной и Центральной Америки.

Цели КОКЕСНА сводятся к разработке нормативно-правовой базы (технические правила, рекомендации, руководства по сертификации и т.п.) по установлению единообразия национальных авиационных правил государств-участников на основе международных стандартов ИКАО, координации в аэронавигационной области, при помощи органов УВД и т.д. Примечательно, что КОКЕСНА также функционирует как центр по поиску и спасанию в зоне обслуживания центральноамериканского региона. В отношении поиска и спасания Организация руководствуется ст. 25 Чикагской конвенции 1944 г., положениями региональных соглашений, а также международными стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

Помимо этого, КОКЕСНА осуществляет деятельность по мониторингу и контролю соблюдения стандартов безопасности и их актуализации. Также стоит отметить функции организации по предоставлению обучения и подготовке квалифицированных сотрудников в общих целях авиационной безопасности. Так как основное направление Организации – это аэронавигация, вопросы организации воздушного движения непосредственно входят в круг полномочий КОКЕСНА.

Рассматривая организации, основной задачей которых являются вопросы аэронавигации, нельзя не упомянуть об Европейской организации по обеспечению безопасности аэронавигации (далее – Евроконтроль).

Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации была официально основана в 1963 году. Как уже было описано ранее, основной целью организации является сотрудничество европейских государств для обеспечения обслуживания воздушного движения, включающего в себя определение общей стратегии установления и регулирования воздушным пространством Европейского континента, тесное сотрудничество с органами воздушного движения государств в целях координации таких органов, установление аэронавигационных сборов и т.п.

В качестве возглавляющего органа Евроконтроля выступает Постоянная комиссия по обеспечению безопасности аэронавигации, членами которой являются государства-участники организации. В роли исполнительного органа в организации выступает Агентство по безопасности аэронавигации. Штаб-квартира Евроконтроля находится в Брюсселе.

Евроконтроль активно поддерживает идею так называемого «Единого неба» для Европейского союза<sup>107</sup>. Обобщая основные задачи Евроконтроля, можно говорить о том, что их деятельность непосредственно связана с эксплуатацией, предоставлением аэронавигационных услуг, консультациями, проведением исследований, реализацией проектов в масштабе Европы, улучшением характеристик в отрасли, оказанием поддержки, координацией с ключевыми игроками авиационной отрасли на различных уровнях<sup>108</sup>.

Интересным является то, что данная организация стремится к улучшению производительности сети воздушных трасс, используя гражданско-военное понимание, сопоставляя потребности гражданской авиации с потребностями национальной безопасности и обороны. Это означает, что Евроконтроль выступает в

---

<sup>107</sup> Eurocontrol. // Official Website. URL: <https://www.eurocontrol.int/> (Дата обращения 30.05.2020 г.).

<sup>108</sup> Там же

качестве посредника между гражданскими и военными пользователями воздушного пространства<sup>109</sup>.

Так как Евроконтроль не ограничен вопросами сферы гражданской авиации, данный фактор отличает ее от всех остальных региональных межправительственных организаций. Также, как и другие региональные авиационные организации, Евроконтроль тесно сотрудничает с ИКАО. Более того, установленные с ИКАО отношения наделяли Евроконтроль полномочиями по предъявлению проектов поправок к Чикагской конвенции 1944 г. Отмечается, что данным правом была наделена лишь единственная региональная организация. Правовые основы Евроконтроля были заложены в Конвенции, которая была пересмотрена в 1997 году. Данный фактор послужил проблемой для организации, поскольку большинство европейских государств, включая Великобританию, не могли ратифицировать новую Конвенцию в виде протокола о присоединении к ней<sup>110</sup>.

Обращая внимание на актуальные проблемы гражданской авиации, невозможно не затронуть действия Евроконтроля в отношении ситуации с международными перевозками в период пандемии. На протяжении наиболее острой фазы кризиса и международного «локдауна» организация оказывала финансовую поддержку авиационной отрасли. Тем не менее основной акцент Евроконтроль делал и продолжает делать в отношении обеспечения безопасности пассажиров. Очевидно, что Евроконтроль не имеет достаточных ресурсов, чтобы единолично разрешать имеющиеся в отрасли трудности. В связи с этим, организация активно взаимодействует с ИКАО, ВОЗ, ИАТА и другими организациями, включая национальные органы государств ЕС. Сотрудничество с другими заинтересованными

---

<sup>109</sup> Eurocontrol. // Official Website. URL: <https://www.eurocontrol.int/> (Дата обращения 30.05.2020 г.).

<sup>110</sup> См.: Протокол Великобритании о присоединении к Евроконтролю. URL: <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/01/Protocol-on-the-Accession-of-the-European-Community-to-the-Eurocontrol-International-Convention-Relating-to-Cooperation-for-the-Safety-of-Air-Navigation.pdf>. (Дата обращения: 30.05.2020 г.).

сторонами впоследствии приводит к разработанным мерам индивидуальной защиты людей в аэропортах и при выполнении полетов.

Очень схожая с Евроконтролем по своим функциям и характеристикам является региональная организация Европейское агентство авиационной безопасности (далее – EASA). Это агентство Европейского Союза, цель которого заключена в регулирующих функциях в сфере безопасности гражданской авиации. Агентство авиационной безопасности было образовано 15 июня 2002 года, его штаб-квартира находится в Кельне, Германия. Однако только к 2008 году EASA начало широко функционировать, вобрав в себя все полномочия и ответственность упраздненного на тот момент Департамента объединенных авиационных властей (Joint Aviation Authorities – JAA)<sup>111</sup>. Основное отличие Европейского агентства авиационной безопасности от Департамента объединенных авиационных властей заключается в том, что EASA обладает наличием юридических полномочий регулирующего органа по всему Европейскому Союзу, распространяя и ратифицируя свои рекомендации через Еврокомиссию, Европейский совет и Европарламент, в то время как большинство постановлений JAA были гармонизированными кодексами без реальной юридической силы. Также некоторые государства-участники, такие как Турция, и другие страны, не входящие в Евросоюз, принимают ее правила и процедуры в добровольном порядке.

Основной круг обязанностей у EASA включает в себя анализ и исследования в сфере обеспечения безопасности, а также выдачу разрешений иностранным предприятиям, занимающимся авиационной деятельностью, производством и обслуживанием авиационной деятельности, воздушных судов и т.д. Другими функциями EASA является оказание консалтинговых услуг в разработке и рассмотрении Европейского авиационного законодательства, введении и

---

<sup>111</sup> The Joint Aviation Authorities (JAA). // Official Website. URL: <https://web.archive.org/web/20110629013950/http://www.jaa.nl/> (дата обращения: 30.05.2020 г.).

мониторинге правил безопасности, сертифицировании различных типов воздушных судов<sup>112</sup>. Также Европейское Агентство авиационной безопасности отвечает за координацию различных программ Евросоюза в области гражданской авиации и оценки безопасности иностранных воздушных судов (SAFA, аббревиатура Safety Assessment of Foreign Aircraft)<sup>113</sup>. Данная программа оценки безопасности иностранных воздушных судов позволяет EASA проводить осмотр воздушных судов стран, не являющихся членами Евросоюза, но выполняющих коммерческие и некоммерческие перевозки пассажиров, груза и почты на территорию ЕС. При обнаружении каких-либо значительных нарушений воздушное судно третьей страны не сможет вылететь в государства Евросоюза, пока не исправит свои нарушения или неполадки. Исходя из вышеперечисленного можно заключить, что цель Европейского Агентства авиационной безопасности – это обеспечение безопасности в сфере гражданской авиации, посредством сертификации авиационных продуктов, мониторинга за деятельностью в этой сфере и выдачи сертификатов и лицензий. Стоит отметить, что в 2009 году функции EASA были дополнительно расширены Европейским советом и Европарламентом. Расширение функций было выражено в мониторинге и проверке аэродромов и служб аэронавигации. Такое расширение полномочий EASA с 2009 года привели к тому, что Агентство практически вплотную работает с внутренними органами государств, занятых в авиационной отрасли. Примером может послужить тесное сотрудничество EASA с Федеральным авиационным управлением Германии (LBA), забрав большую часть функций этого управления и проводя мониторинг за выполнением LBA своих функций. Одной из главных причин почему EASA взяла на себя ряд функций Федерального авиационного управления Германии являются интересы в установлении в дальнейшем

---

<sup>112</sup>*Schubert F.* The Liability of Air Navigation Services in the Single European Sky // *Annals of Air & Space Law*, 2003. Vol. XXVIII. № 57. 75-80 p.

<sup>113</sup> Safety Assessment of Foreign Aircraft. URL: <https://www.eraa.org/policy/safety/safety-assessment-foreign-aircraft-safa>. (Дата обращения: 30.05.2020 г.).



стандартизации системы гражданской авиации по всей территории Европейского Союза.

В настоящий момент EASA выпускает практические сценарии и другие рабочие документы в рамках восстановления авиационной отрасли после острой фазы пандемии коронавирусной инфекции. Например, в октябре 2021 года Организация выпустила практический сценарий, относящийся к проблеме утрачивания летным персоналом специальных знаний и навыков, ввиду продолжительного отсутствия практической деятельности во время пандемии<sup>114</sup>. Практический сценарий носит рекомендательный характер. Основной упор в данном документе ставится на увеличение курсов подготовки, предоставлению неограниченного доступа к необходимым материалам, а также введение практики составления экипажа, избегая таких вариантов, когда оба пилота длительный период не выполняли полеты или в целом имели небольшое количество летных часов.

Особый интерес вызывает деятельность EASA в отношении беспилотных летательных аппаратов. За последние десять лет беспилотные летательные аппараты (далее – БПЛА) набрали небывалую популярность во многих сферах жизни людей. Так, на данный момент БПЛА активно используются военными для выполнения различных операций, государственными служащими для обзора земельных участков на предмет незаконных построек, бизнесменами, разрабатывающими концепцию доставки товаров дронами. В некоторых странах проводятся массовые мероприятия с использованием большого количества БПЛА. Невозможно обойти стороной и физические лица, которые используют БПЛА для развлечения или видеосъемки. Помимо этого, дроны используются при пожаротушении, охраны участков. В период пандемии в некоторых странах дроны использовались для наблюдения за гражданами и их соблюдением карантинных мер.

---

<sup>114</sup> EASA – Practical scenario SKILL DECAY Flight and Cabin Crew (Scenario 4). URL: <https://www.easa.europa.eu/downloads/132019/en> (Дата обращения: 26.10.2021 г.).

Стоит сразу отметить, что БПЛА могут существенно отличаться по своим техническим характеристикам. Очевидно, что в военной и охранной отрасли дроны использовались гораздо раньше, чем сейчас, когда отдельные виды БПЛА (например, квадрокоптеры) стали популярны среди невоенных отраслей и гражданских лиц.

В настоящий момент актуальные основы безопасной эксплуатации БПЛА в Европейском воздушном пространстве установлены в Постановлении ЕС 2019/947 и 2019/945<sup>115</sup>. В данном постановлении не существует разграничений БПЛА в отношении коммерческих или некоммерческих целей использования. Основной подход проводит оценку риска учитывая технические характеристики дронов, их вес и выполняемые операции.

Регламент применяется с 31 декабря 2020 года на территории всех государств-членов ЕС, включая Норвегию и Лихтенштейн. В данном документе БПЛА подразделяются на три категории: базовая, специальная и сертифицированная. Дроны из базовой категории имеют наименьший риск, поэтому их эксплуатация не требует получения каких-либо разрешений. Как правило, в данной категории достаточно соблюдать основные требования безопасности при эксплуатации. В специальную категорию входят такие дроны, технические характеристики которых обладают потенциальным повышенным риском во время их неправильной эксплуатации. Согласно Регламенту, для использования БПЛА данной категории имеется необходимость в получении разрешения на эксплуатацию от национальных компетентных органов государства, где предполагаемый дрон будет эксплуатироваться. БПЛА из сертифицированной категории присущ наиболее высокий риск. В данном случае, в целях обеспечения безопасности, необходимо получение лицензии и сертификатов дрона и его оператора, а также пилота (пилот непосредственно управляет дроном во время его эксплуатации. Оператором является

---

<sup>115</sup> EASA – Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems. URL: <https://www.easa.europa.eu/downloads/110913/en> (Дата обращения: 26.10.2021 г.).

лицо, на которое определен дрон зарегистрирован и которое несет ответственность за выполнение той или иной операции дроном).

Учитывая популярность БПЛА за последние десять лет, актуальным становится вопрос о регулировании воздушного пространства, занимаемого дронами. В 2017 году был опубликован план по внедрению U-Space в Европе. U-Space представляет собой услуги в области регулирования полетов БПЛА на основе использования цифровых данных и автоматизации. Данный план по внедрению таких услуг включает в себя 4 этапа, начиная с 2019 по 2035. План был внедрен предприятием SESAR, которое представляет собой совместное предприятие на основе государственно-частного партнерства. Основная идея плана подразумевает регистрацию БПЛА и создание функционирующей системы, которая будет поддаваться регулированию. При успешном развитии системы U-Space будет иметь достаточный объем информации для прогнозирования трафика и управления пропускной способностью в загруженных зонах. Тем не менее, для успешного создания и развития U-Space необходимо заложить соответствующую нормативную основу.

По данным EASA, на территории ЕС в качестве обеспечения безопасного движения БПЛА была разработана специальная нормативно-правовая база U-Space<sup>116</sup>. Регламенты U-Space направлены на предотвращение столкновений с воздушными судами и другими БПЛА в воздушном пространстве. Функционально, основными задачами U-Space является установление необходимых требований эксплуатации БПЛА, а также гармонизации нормативно-правовой базы описываемой отрасли. Регламент был принят в апреле 2021 года.

Стоит отметить, что на территории ЕС также наиболее актуальными и обсуждаемыми темами являются вопросы, связанные с экологией, выбросами CO<sub>2</sub> и обеспечением устойчивого развития. Так как сфера гражданской авиации имеет

---

<sup>116</sup> Официальный сайт Европейского агентства авиационной безопасности (EASA). URL: <https://www.easa.europa.eu/domains/civil-drones> (Дата обращения: 26.10.2021 г.).

прямое отношение к выбросам парниковых газов в атмосферу, последние годы не только ЕС, но и все международное сообщество обращает внимание на авиационную отрасль с точки зрения загрязнения атмосферы и влияния на изменение климата.

В рамках решения вопросов экологии и изменения климата EASA направила усилия на разработку и внедрение программы устойчивого развития, которая будет соответствовать Правилам защиты окружающей среды ЕС (EU2018/1139, Art. 87) и дополнять их. Реализация программы устойчивого развития включает в себя стратегическую деятельность в отношении нескольких направлений, таких как надлежащая сертификация и экологические стандарты, декарбонизация воздушного пространства (подразумевает под собой разработку и использование решений, с помощью которых воздушные суда будут осуществлять полеты, используя электричество), воздействие дронов на окружающую среду, исследования, направленные на достижение нулевой эмиссии CO<sub>2</sub> и внедрение авиационного топлива, безопасного для экологии.

Отдельно можно выделить направление по внедрению экологически чистых видов авиационного топлива. На данный момент EASA акцентирует свое внимание на стремлении способствовать внедрению таких видов топлива. Учитывая возможность организации утверждать стандарты экологических чистого авиационного топлива, EASA разрабатывает ряд мер по увеличению спроса на такое топливо, посредством ценовой конкурентоспособности, доступности топлива, соответствия необходимым требованиям безопасности и др.

### **§1.3 Международные неправительственные авиационные организации**

Было бы неправильно представлять, что только межправительственные организации способны разрабатывать и обеспечивать договорные нормы для совершенствования международного воздушного права. Если в самом широком смысле международное воздушное право можно рассматривать как включающее в

себя альтернативные площадки нормативно-проектной деятельности, то такой характер деятельности также может быть выявлен среди международных неправительственных авиационных организаций (далее – МНПАО).

Стоит обратить внимание на международные неправительственные авиационные организации, потому что их вклад в нормотворческую деятельность является не менее существенным, хоть и достаточно специфичным. Помимо предоставления технической поддержки всей отрасли гражданской авиации, неправительственные организации предлагают множество новых идей в области транснационального коммерческого регулирования, разработки требований к системам автоматизации производственных процессов обслуживания пассажиров и т.п.

Главной особенностью и значительным фактором, оказывающим влияние на деятельность международных неправительственных организации по совершенствованию международного воздушного права, считается их участие в разработке различных правил и требований, включая выказывание своих опасений по тем или иным вопросам, выдачу рекомендаций и отстаивание своих прав. При этом такие организации не находятся в отрыве от своей сферы деятельности. Данный факт говорит о том, что неправительственные организации обладают важнейшей особенностью, крайне необходимой для совершенствования международного воздушного права, а именно непосредственной практической деятельностью в сфере гражданской авиации. Так, в какой-то степени, Международная ассоциация воздушного транспорта (далее – ИАТА), наиболее заметная представительная неправительственная организация в мировой авиатранспортной отрасли, в разные периоды своей истории предоставляла нормативную документацию для ценообразования и маршрутизации международных воздушных перевозок. Она имела по меньшей мере молчаливую поддержку со стороны правительств, которые не видели альтернативы этой ассоциации по причине ее достаточно обширных функций.

Как итог, можно прийти к следующей схеме: с помощью поступающих рекомендаций международных неправительственных авиационных организаций, а также накопленный ими опыт в вопросах развития международного воздушного права, многие государства могут повышать требования, относящиеся к деятельности гражданской авиации, используя административный и прочие ресурсы ИКАО.

Однако прежде, чем перейти к анализу отдельных МНПАО, стоит отметить, что в рамках текущего диссертационного исследования не будут подвергаться анализу все имеющиеся неправительственные авиационные организации по причине их большого количества. На официальном сайте ИКАО можно увидеть частичный перечень организаций, которые могут быть приглашены на совещания ИКАО. Среди данного списка можно увидеть большое количество неправительственных организаций, и это только малая часть<sup>117</sup>. Так как в настоящий момент наблюдается тенденция в сторону возникновения новых МНПАО и развития уже существующих автор приходит к выводу, что в будущем данный список ИКАО придется пересмотреть, добавив новых участников и наделив их статусом наблюдателя.

Понимая большое число МНПАО с их разноплановой характеристикой и различные сферы деятельности, международное сообщество не раз пыталось классифицировать такие организации с целью сгруппировать их в определенные кластеры для упрощения процедур анализа. Однако сделать это оказалось непростой задачей. ИКАО, в рамках резолюции А1 – II, обозначила наиболее обширные критерии в целях определения того, с какими из них Совет ИКАО имеет полномочия тесно сотрудничать в рамках заключения соглашений и выполнения их положений<sup>118</sup>. Такими критериями были условия, что неправительственные организации осуществляют деятельность, влияющую на ИКАО, наличие прочно установленного представительства, организационной структуры, подразумевающей руководящие

---

<sup>117</sup> Официальный сайт Международной организации гражданской авиации (ИКАО). URL: [https://www.icao.int/about-icao/Pages/RU/Invited-Organizations\\_RU.aspx#idIONonGov](https://www.icao.int/about-icao/Pages/RU/Invited-Organizations_RU.aspx#idIONonGov). (Дата обращения: 30.05.2020 г.).

<sup>118</sup> См.: Резолюция Ассамблеи ИКАО А1 - II. // ICAO Doc.9443. P. 1-43.

департаменты и уполномоченных представителей. Как еще один важный фактор в резолюции отражено, что деятельность таких организаций не должна противоречить общим принципам, заложенным в Чикагской конвенции 1944 г<sup>119</sup>.

В дальнейшем появились научные труды, где были сгруппированы международные неправительственные организации, основываясь на широком понимании их основной деятельности, цели и миссии. Наиболее удачным можно считать следующую классификацию: «Международные неправительственные экономические авиационные организации (МНПЭАО); Международные неправительственные эксплуатационно-технические авиационные организации (МНПЭТАО); Международные Профсоюзные авиационные организации (МНППАО); Международные научные авиационные организации (МНПНАО). Существуют также отдельные неправительственные авиационные организации, специализирующиеся в области воздушного страхования, авиационного спорта и туризма, авиационной медицины и т.п., которые, в силу своей специфики, не могут быть отнесены к упомянутым группам»<sup>120</sup>.

Следовательно, для целей настоящего исследования будут взяты и проанализированы отдельно лишь основные, наиболее влиятельные МНПАО, среди которых особенно стоит выделить следующие организации: Международная ассоциация воздушного транспорта; Международный совет аэропортов (далее – МСА); Международное общество авиационной электросвязи (далее – СИТА); Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (далее – ИФАЛПА) и Международная федерация ассоциаций авиационных диспетчеров (далее – ИФАТКА); Институт воздушного транспорта (далее – ИГА), Международный совет ассоциации

---

<sup>119</sup> См.: Резолюция Ассамблеи ИКАО А1 - II. // ICAO Doc.9443. P. 1-43.

<sup>120</sup> См.: *Бордунов В.Д.* Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М.: Наука, 1989 С.104.

владельцев самолетов и пилотов (далее – ИАОПА) и Международный совет деловой авиации (далее – ИВАС).

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). Основанная в 1945 году в Гаване (Куба). На сегодняшний день членами ИАТА являются 293 авиакомпаний из 120 стран мира<sup>121</sup>. Большие масштабы данной организации привели к тому, что ИАТА стала играть одну из самых приоритетных (после ИКАО) ролей в координации международного сотрудничества по экономическим вопросам международного воздушного транспорта.

Рассматривая Устав организации, можно увидеть ее основные цели в виде содействия в безопасном, эффективном, экономичном и упорядоченном развитии отрасли воздушных перевозок в интересах всего мира; поощрения авиационной коммерческой деятельности; постоянном взаимодействии с авиатранспортными предприятиями и развития сотрудничества с ИКАО и другими международными организациями. Тем не менее, миссией ИАТА является предоставление, руководство и обслуживание авиационной отрасли<sup>122</sup>. Деятельность ИАТА достаточно обширна и активна. Организация проводит колоссальную работу по оптимизации многих направлений воздушного транспорта для улучшения экономических и других показателей отрасли. Начиная с оптимизации маршрутов и улучшения систем управления воздушным движением, включая оптимизацию эшелонирования полетов, заканчивая повышением уровня безопасности полетов и обучением летного персонала, по средствам различных тренингов, работа ИАТА дает ощутимый результат во всей отрасли и увеличивает влияние этой организации в сфере гражданской авиации.

---

<sup>121</sup> The International Air Transport Association (IATA). // Official Website. URL: <https://www.iata.org/>. (Дата обращения: 31.05.2020 г.).

<sup>122</sup> Там же



Примечательно, что ИАТА имеет свои ключевые показатели эффективности, которых старается придерживаться, устанавливая точные сроки и цели для достижения тех или иных задач. Так, например, организация в целях обеспечения безопасности отрасли внедрила систему «риск менеджмента» и установила цель к 2020 году по снижению 5-летнего коэффициента всех аварий на миллион рейсов<sup>123</sup>. В рамках сохранения окружающей среды ИАТА намерена внедрить комплексную стратегию по снижению эмиссии топлива, уровня шума и прочих негативных воздействий на окружающую среду. Организация установила цель к 2020 году повысить эффективность использования топлива на 1.5% по сравнению с показателями 2019 года, а также снижению выбросов CO<sub>2</sub> на 50% к 2050 году относительно уровня выбросов 2005 года<sup>124</sup>. Стоит отметить, что организация не устанавливала точные цифры сокращения выбросов парниковых газов на 2020 год. ИАТА также активно лоббирует свои интересы в правительствах посредством регулирования вопросов снижения налогообложения отрасли авиации<sup>125</sup>. Интересным является фокус организации на процессы диджитализации (процесс цифровой трансформации общества и экономики).

Говоря об организационной структуре ИАТА, стоит отметить схожесть ее структуры со структурами межправительственных организаций. В этом ключе практически все организации имеют стандартную структуру управления, включающую в себя высший руководящий орган, главный исполнительный орган, подотчетный высшему руководящему органу, наличие комитетов и департаментов по основным направлениям, которые подотчетны исполнительному органу. Так, ИАТА обладает высшим руководящим органом – Общим собранием, Исполнительным комитетом и Секретариатом. Штаб-квартира организации находится в Монреале, Канада. Интересным фактом является то, что члены ИАТА подразделяются на

---

<sup>123</sup> См.: The International Air Transport Association (IATA). Official Website. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---safety/>. (Дата обращения 31.05.2020 г.).

<sup>124</sup> См.: Там же

<sup>125</sup> См.: Там же

действительных и ассоциированных. Различие таких групп обусловлено тем, что действительными членами организации могут быть только авиационные коммерческие предприятия, которые осуществляют непосредственно международные перевозки. Авиакомпании, занимающиеся внутренними воздушными перевозками, не могут претендовать на такой статус, поэтому становятся ассоциированными членами ИАТА. Соответственно, такое разграничение подразумевает разные полномочия. Логично, что действительные члены организации обладают правом голоса, в то время как ассоциированные участники не имеют такого права. Данный факт подталкивает к вопросу о несоблюдении принципа равенства, тем не мене, отталкиваясь от целей ИАТА, а именно поддержания деятельности международной авиационной отрасли, не может идти речи о внутригосударственных перевозках, что подтверждает разумность подразделения членов данной организации и имеющийся приоритет у действительных членов ИАТА<sup>126</sup>. Ассоциация также известна тем, что данная организация обладает консультативным статусом при ИКАО и при ЭКОСОС ООН. Это говорит о том, что Ассоциация зачастую занимается подготовкой экспертных заключений относительно каких-либо вопросов, связанных с деятельностью международного воздушного транспорта. Консультативный статус также подразумевает выработку соответствующих рекомендаций и участие на форумах ИКАО, обладая правом голоса.

Как и в случае с универсальными и региональными межправительственными организациями, к такому же разделению стремятся и неправительственные организации. Многие авиакомпании объединяются по своим географическим признакам в региональные неправительственные организации, в основном, в целях политики протекционизма.

Объединением и слаженным развитием в едином направлении гражданских аэропортов занимается Международный совет аэропортов (МСА). Известно, что

---

<sup>126</sup> Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М.: Наука, 1989 С.110.

аэропорты являются важной составляющей во всей цепи функционирования воздушного транспорта. Постройка и содержание аэропортов является достаточно затратной деятельностью, вплоть до того, что аэропорт попросту не окупает своих затрат. Более того, помимо финансовых вопросов аэропорты часто сталкиваются со множеством технических проблем. Так как деятельность аэропортов зачастую связана с вылетом граждан одной страны в другую, таможенный контроль и другие сопутствующие процедуры создают длительные задержки и общий дискомфорт пассажиров от ожидания и прохождения таких процедур.

Первоначально, до создания МСА, аэропорты мира были объединены и представлены на международной площадке тремя существовавшими тогда международными ассоциациями аэропортов, среди которых была Международная ассоциация гражданских аэропортов (ИКАА). Как уже было указано ранее, целью этой организации являлась выработка общей стратегии с единой позицией всех аэропортов-членов организации для защиты своих интересов на международной арене. В дальнейшем в 1991 году интересы ИКАА представляла МСА (ACI Global), поэтому основные характеристики, в принципе, остались неизменными. Устав Международного совета аэропортов был утвержден членами ИКАА осенью 1990 года и вступил в силу 1 января 1991 года<sup>127</sup>.

Основные функции МСА исходят из ее политики по взаимодействию в целях поддержания и развития безопасной, надежной и эффективной системы воздушного транспорта. Для этого организация сотрудничает с аэропортами-членами, государствами и другими международными организациями. МСА является примером той организации, которая обладает действительно важной информацией, способствующей рекомендовать процедуры для упрощения формальностей в деятельности аэропортов, так как это рутинная деятельность, с которой ежедневно сталкивается каждый аэропорт. МСА участвует в международных форумах и

---

<sup>127</sup> Airports Council International (ACI). // Official Website. URL: <https://aci.aero/>. (Дата обращения 31.05.2020 г.).

совещаниях ИКАО с целью повлиять на международное и национальные законодательства, правила, политику, стандарты и рекомендуемую практику, учитывая интересы и приоритеты международных аэропортов. По состоянию на 2020 год в МСА входит 646 членов, эксплуатирующих 1960 аэропортов в 176 странах<sup>128</sup>. Организационная структура МСА ничем не отличается от перечисленных ранее организаций, имея в своей структуре Совет управляющих, Исполнительный комитет и отдельные комитеты. МСА также обладает статусом наблюдателя в ИКАО и консультативным статусом при ЭКОСОС ООН<sup>129</sup>, что также говорит о возможности сотрудничества с целью подготовки решений по заранее поставленным вопросам. Интересно, что членство в организации изначально подразделялось на три группы: действительные члены, ассоциированные и почетные. Действительными членами становятся руководящие органы гражданских аэропортов, ассоциированными членами могут быть организации, обеспечивающие эксплуатацию и проектирование аэропортов. Почетными же членами являются лица, которые внесли наиболее крупный вклад в деятельность организации или гражданских аэропортов.

Чаще всего такие организации, как МСА, используют различные программы, с помощью которых выполняют свои функции по улучшению деятельности в своей отрасли. МСА имеет множество таких программ, среди которых AQS (Качество обслуживания в аэропортах), APEX (помощь в аэропортах с целью повышения безопасности), АСА (управление выбросов CO<sub>2</sub>) и др. Другим методом выполнения своей миссии для МСА является тесное сотрудничество с ИКАО. Так, например, организация подписала Меморандум о сотрудничестве с ИКАО, направленный на повышение стандартов безопасности полетов в аэропортах во всем мире<sup>130</sup>. Цели

---

<sup>128</sup> Airports Council International (ACI). // Official Website. URL: <https://aci.aero/>. (Дата обращения 31.05.2020 г.).

<sup>129</sup> ACI Policy. 9<sup>th</sup> edition, 2018. URL: [https://aci.aero/Media/2259c3f4-8016-442f-8c7a-8138ebb1eb0c/JWWLuQ/About%20ACI/Policies%20and%20Practices/2018/ACI\\_Policy\\_Handbook\\_Jan\\_2018\\_FINAL.pdf](https://aci.aero/Media/2259c3f4-8016-442f-8c7a-8138ebb1eb0c/JWWLuQ/About%20ACI/Policies%20and%20Practices/2018/ACI_Policy_Handbook_Jan_2018_FINAL.pdf). (Дата обращения 31.05.2020 г.).

<sup>130</sup> Сотрудничество ИКАО и МСА по вопросам повышения стандартов безопасности полетов в аэропортах. Сообщение ИКАО для СМИ. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202012/COM.10.12.RU.pdf>. (Дата обращения 31.05.2020 г.).

Меморандума состоят в совместном участии МСА и ИКАО, обмене данными, информацией и специалистами для достижения высокого качества работы аэропортов. Совместная работа заключается в общих проектах по оказанию технической помощи, содействию региональным объединениям и др.

Как и ИАТА, МСА имеет региональные подразделения, в совокупности представляющие из себя 5 региональных офисов в Африке, Азии, Европе, Латинской Америке и Северной Америке.

Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международная федерация ассоциаций авиационных диспетчеров (ИФАТКА) обладают своеобразным отличием, а именно тем, что членами данных международных неправительственных организаций являются физические лица. ИФАЛПА была организована в 1948 году, имея в своей структуре Президента и несколько вице-президентов, берущих на себя исполнительные функции. У данной организации также прослеживается разделение по регионам (Африка, Средний Восток, Азия, Европа, Америка) и комитетам (авиапроизводство и оснащение, перевозка опасных грузов, анализ авиапроисшествий и др.)<sup>131</sup>.

Международная федерация ассоциаций авиационных диспетчеров была создана в Амстердаме в 1961 году. Изначально, ИФАТКА не была столь широко распространена, и вся ее деятельность в то время была направлена на Европейский регион. Схема организационной структуры аналогична структуре ИФАЛПА, имеется высший руководящий орган и исполнительный совет, а также Секретариат<sup>132</sup>.

Обе указанные выше организации имеют общую цель, а именно: выступать как профсоюзная организация, продвигающая интересы пилотов и диспетчеров по всему миру. Однако было бы неправильным указывать, что вся деятельность этих

---

<sup>131</sup> The International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA). // Official Website. URL: <https://www.ifalpa.org/>. (Дата обращения: 31.05.2020 г.).

<sup>132</sup> Там же

организаций заключается в отстаивании своих прав. Члены данных организаций вносят существенный вклад не только в развитие безопасного функционирования воздушного транспорта, но и в совершенствование международного воздушного права. Как и в случае с МСА, членами ИФАЛПА и ИФАТКА являются лица, работающие непосредственно в процессе международных перевозок. Не находясь в отрыве от практической деятельности, многие рекомендации и опасения членов данной организации помогают решать немало проблем, тем самым, содействие вышеперечисленных организаций в разработке международной нормативно-правовой базы в дальнейшем способствует усилению безопасности, техническому улучшению из-за постоянного обмена информации, разработке более надежных систем обслуживания воздушного движения и т.д. Примеры влияния таких организаций хорошо отражены в случае, когда специалисты ИФАЛПА, совместно с ИАТА провели анализ оборудования аэропортов Нигерии в 1983 году. Заключение данного анализа говорило о несоответствии оборудования и систем поиска и спасания международным требованиям. В качестве рычага давления организация предупредила о бойкотировании пилотами ИФАЛПА нигерийских аэропортов<sup>133</sup>. Также члены организации ИФАЛПА зачастую участвуют в расследованиях авиапроисшествий, помогая быстрее установить объективную причину произошедшего.

Несомненно, что ИФАЛПА и ИФАТКА участвуют в процессе выработки международных норм, стандартов, руководств и рекомендуемой практики. Учитывая технический прогресс, члены данных организаций зачастую не только предлагают новые технологические решения, направленные на обеспечение безопасности на борту воздушного судна, но и занимаются их внедрением. Говоря об ИФАЛПА, то данная организация находится в составе Мировой группы по авиационной безопасности (GASAG), которая непосредственно занимается принятием мер по

---

<sup>133</sup> См.: IATA. Team checking on safety at Nigerian airports. Interavia Air Letter. 1983. N10304. 3-4 p.

защите воздушных судов от незаконного захвата и угона. Само собой, такие меры подразумевают под собой создание отдельных руководств.

Как было указано ранее, существуют неправительственные организации, занимающиеся исследованиями. Такие организации относятся к кластеру научных авиационных организаций и флагманом в авиационной отрасли такого кластера является Институт воздушного транспорта. Их основной деятельностью является проведение исследований факторов, влияющих на развитие аэропортов и воздушного транспорта в целом, таких как ограничения пропускной способности и меры экологической политики. Чаще всего данная организация занимается моделированием для получения представления о текущих и возможных изменениях с описываемой сфере. Целью таких исследований является возможность проконтролировать эффективность тех или иных политических и технических мер. Организация подразделяется на два основных блока, касающихся воздушного транспорта с одной стороны, и аэропортов – с другой.

Не менее важную роль в процессе совершенствования международного воздушного транспорта играет такая неправительственная организация как Международное общество авиационной электросвязи. Созданная в 1949 году, организация насчитывает более 400 членов. Изначально СИТА была организована авиакомпаниями, такими как Air France, KLM, Swissair и др. Невозможно сегодня представить отрасль авиации без глобальных систем связи и информационной инфраструктуры, вопросы которой входят в компетенцию СИТА. Международное общество авиационной электросвязи знаменито тем, что: «Эта организация проводит в мировом масштабе обмен информацией, касающейся оперативных, технических, коммерческих и административных вопросов воздушного транспорта, а также обеспечивает быструю передачу данных о движении воздушных судов и безопасности

полетов по имеющейся в ее распоряжении сети электросвязи»<sup>134</sup>. На данном этапе организация нацелена на внедрение концепции интеллектуального самолета, обработки багажа, регистрации и т.д.<sup>135</sup>. Говоря об оптимизации множества процессов в аэропортах и прочей деятельности международных воздушных перевозок, немислимо не учитывать вклад СИТА, так как именно упор на развитие информационных технологий и современный подход к обмену данных является ключевым направлением развития всей отрасли гражданской авиации. Почти каждый пассажирский рейс использует технологию СИТА, тем самым во всей отрасли формируется «коммуникационная магистраль» глобальной индустрии.

Говоря о совершенствовании международного воздушного права, необходимо говорить о международном воздушном транспорте как о целостной системе, включающей в себя не только международные коммерческие перевозки, но и авиацию общего назначения.

В этом случае отдельно стоит отметить Международный совет ассоциаций владельцев самолетов и пилотов. Исторически, когда была принята Чикагская конвенция 1944 г., совместно с последующим учреждением Международной организации гражданской авиации, и просуществовала несколько лет, руководители Ассоциации владельцев самолетов и пилотов в Австралии, Канаде, США и других странах вскоре осознали, что интересами авиации общего назначения не уделяется достаточного внимания в рамках этой международной организации. Поэтому, в 1962 году была основана ИАОПА для упрощения передвижения самолетов авиации общего назначения на международном уровне. В 1964 году ИАОПА была принята в качестве единственного наблюдателя на совещаниях ИКАО со стороны авиации общего назначения. Данная тенденция сохраняется и по сей день. Высшим органом ИАОПА

---

<sup>134</sup> См.: Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М.: Наука, 1989. С.108.

<sup>135</sup> Societe Internationale de Telecommunication Aeronautiques Website. URL: <https://www.sita.aero/>. (Дата обращения 31.05.2020 г.).



является Всемирная конференция, собирающаяся 1 раз каждые два года. Как и во всех ранее перечисленных организациях, ИАОПА имеет Исполнительный совет и две комиссии, работающие на постоянной основе – техническая и медицинская. Штаб-квартира ИАОПА находится в США, Фредерик. Однако указанная организация также имеет свои региональные отделения в Нидерландах, Канаде, Австралии и Швейцарии<sup>136</sup>. В целом можно заключить, что основной целью организации является защита интересов авиации общего назначения. В этом случае прослеживается схожесть с другими неправительственными организациями, которые также основной целью ставят именно защиту своих интересов на международной арене. Тем не менее, ИАОПА является уникальной организацией, так как проблемами авиации общего назначения другие международные организации не занимаются. В качестве примера можно отметить, что данная организация заинтересована в обсуждении таких вопросов, как защита права на визуальные полеты на верхних эшелонах и т.д.<sup>137</sup>.

Еще одной организацией, которая будет рассмотрена в данном диссертационном исследовании является Международный совет деловой авиации (англ. IBAC – International Business Aviation Council). Эта организация также отличается от всех вышеназванных, так как обладает своей немаловажной спецификой. Деловая авиация (или как ее еще называют бизнес авиация) – «это отрасль гражданской авиации, которая занимается разработкой, производством, эксплуатацией и обслуживанием авиационной техники, предназначенной для индивидуальных и корпоративных полетов, а также оказанием сопутствующих услуг»<sup>138</sup>. Соответственно, IBAC является международной неправительственной организацией, выступающей в интересах представителей такого вида авиации. Однако отстаивание собственных интересов не является единственной целью IBAC. Стоит отметить, что ее организационная структура не имеет существенных различий

---

<sup>136</sup> The International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA). // Official Website. URL: <https://www.iaopa.org/index.html>. (Дата обращения: 01.06.2020 г.).

<sup>137</sup> Фелтен М.. Деятельность ИАОПА по защите интересов авиации общего назначения во всем мире. Доклад.

<sup>138</sup> См.: понятие деловая авиация. URL: <https://ru.wikipedia.org>. (дата обращения: 02.06.2020 г.).

по сравнению с другими международными организациями, имея высший руководящий орган, исполнительный орган и секретариат. Тем не менее, стоит обратить отдельное внимание на деятельность ИВАС и выполняемые ей функции. Штаб-квартира организации находится в Канаде, Монреаль. Более того, ИВАС расположен практически в штаб-квартире ИКАО, что помогает постоянному и тесному сотрудничеству с Международной организацией гражданской авиации. Зачастую ИВАС обеспечивает ИКАО своей экспертной оценкой не только в вопросах деловой, но всей отрасли гражданской авиации<sup>139</sup>. Также организация тесно сотрудничает с другими неправительственными ассоциациями, такими как ИАТА и ИФАЛПА. Цель такого сотрудничества заключается в согласовании технической составляющей авиационной безопасности и применения современных технологий на борту воздушного судна. В дальнейшем такое сотрудничество влияет на разработку руководств и рекомендаций относительно деятельности гражданской авиации.

Большую часть времени ИВАС уделяет разработке и продвижению международных стандартов по эксплуатации воздушных судов бизнес-авиации (англ. International Standard for Business Aircraft Operations) и международных стандартов по обслуживанию воздушных судов бизнес-авиации (англ. International Standard for Business Aircraft Handling)<sup>140</sup>. Однако можно заметить, что организация часто выступает с предложениями по улучшению гражданской авиации в целом. Так, например, ИВАС настоятельно призывает ИКАО и всех участников Чикагской конвенции 1944 г. содействовать использованию экологически чистого авиационного топлива (SAF). Такой призыв имеет свою цель по сокращению выбросов CO<sub>2</sub> в отрасли и их влияние на изменение климата. Примечательно, что представленный ИВАС доклад в ИКАО был принят Советом ИКАО и включен в Экологический отчет организации за 2019 год. В добавление к этому члены-ИКАО согласились с тем, что

---

<sup>139</sup> International business aviation council. // Official Website. URL: <https://ibac.org/about-ibac>. (Дата обращения: 2.06.2020 г.).

<sup>140</sup> Там же

SAF может сыграть важную роль в сокращении эмиссии парниковых газов и призывает государства принимать участие по продвижению таких мер технически и экономически. «Ключ к его (SAF) успеху – доступность» заявила ИКАО<sup>141</sup>. Имеющиеся данные показывают, что коммерческое производство SAF увеличивалось в среднем с 0,29 млн литров в год за период с 2013 по 2015г. до 6,45 млн. литров в год с 2016 по 2020 г.

В интервью журнала Business View Magazine от 5 февраля 2020 года генеральный директор IBAC Курт Эдвартс объясняет, что Организация, среди всех основных направлений в своей деятельности, первоочередным считает совместную работу в Монреале с ИКАО и ее органами. В качестве примера он приводит ситуацию, которая произошла в 2009 году, когда IBAC взяла на себя задачу переписать и обновить устаревший раздел Приложения 6 к Чикагской конвенции 1944 г., который является особенно важным для сообщества деловой авиации. «Когда мы передали его в Аэронавигационную комиссию ИКАО, это приветствовалось как первая значительная часть Чикагской конвенции 1944 г., которая была пересмотрена отраслью деловой авиации и принята Организацией без каких-либо существенных изменений. Мы хотим убедиться, что стандарты, которые применяются к нам, были актуальны и применимы во всем мире»<sup>142</sup>. Кроме того, IBAC также планирует побудить ИКАО собирать, анализировать и обмениваться передовым опытом в отношении требований к безопасности турбовинтовых самолетов и организации воздушного движения вертолетов для поддержания роста вышеперечисленных отраслей<sup>143</sup>.

---

<sup>141</sup> IBAC Urges ICAO, States To Foster Use of SAF. Aionline. // Official Website. URL: <https://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2019-10-02/ibac-urges-icao-states-foster-use-saf>. (Дата обращения 02.06.2020 г.).

<sup>142</sup> См.: The International Business Aviation Council – The Voice For Business Aviation. // Business View Magazine. // Official Website. URL: <https://businessviewmagazine.com/international-business-aviation-council-voice-business-aviation/>. (Дата обращения: 02.06.2020 г.).

<sup>143</sup> IBAC To Highlight SAF, Turboprop Safety an ICAO. Aionline. // Official Website. URL: <https://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2019-09-12/ibac-highlight-saf-turboprop-safety-icao>. (Дата обращения: 02.06.2020 г.).

Заканчивая анализ данной организации, необходимо подчеркнуть ее огромный потенциал и возможности рекомендовать наиболее современные решения множества проблем как экологического характера, так и вопросов безопасности полетов воздушных судов. Опираясь на интуитивно-логическое мышление, можно с легкостью предположить, что единственными пользователями деловой авиации могут быть лица, принадлежащие к высшему социальному классу. Данная категория лиц достаточно серьезно относится к вопросам своей безопасности, от чего можно предположить, что всё оснащение деловой авиации не только является усовершенствованным «по последнему слову техники», но и обладает самыми передовыми качествами в отношении обеспечения безопасности. Обладая колоссальными ресурсами, организация, представляющая деловую авиацию, может делиться имеющимся опытом с другим сектором гражданской авиации, так как изменение международных стандартов впоследствии затронет большинство участников международной гражданской авиации, занимающихся коммерческими перевозками.

Рассмотрев классификацию международных организаций, их структуру управления и основную деятельность, стоит сказать о широком диапазоне возможностей для совершенствования международного воздушного права. В настоящий момент можно наблюдать активную деятельность как международных межправительственных организаций, так и международных неправительственных организаций в разработке международных актов различной направленности. В зависимости от вида организации, международные акты могут носить обязательный или рекомендательный характер.

Отдельно стоит сказать о разнообразии механизмов, используемых международными организациями для достижения своих целей. В зависимости от вида организации, ее участников, статуса и полномочий, могут быть использованы инструменты, основанные как на правовых, так и на социальных нормах. В случае с

международными неправительственными организациями, именно использование механизма, основанного на социальных нормах, помогает таким организациям вносить существенный вклад в совершенствование международного воздушного права.

По мере того, как развивается авиационная отрасль можно наблюдать преобразование международного воздушного права в сторону его совершенствования. Как итог, невозможно представить такое преобразование без непосредственного участия международных организаций, которые были проанализированы в данной главе. Тенденция в сторону совместной деятельности международных организаций разных видов и размеров ярко отражает насущную потребность в комплексном подходе при решении проблем современной авиационной отрасли. Однозначно, что в нынешних условиях для благоприятного развития международного воздушного права и преодоления современных вызовов в описываемой отрасли международным организациям необходимо объединять свои усилия и действовать сообща. Однако для решения проблем авиационной отрасли и улучшения международного воздушного права также является необходимым правильная постановка и идентификация существующих трудностей и вызовов описываемой области.

## **ГЛАВА 2. Современные проблемы международного воздушного права и роль международных организаций в их разрешении**

Несмотря на значительный прогресс в области развития международного воздушного права, повлиявшего, в свою очередь, на деятельность международного воздушного транспорта, нельзя не упомянуть о большом количестве вызовов, трудностей и проблем, стоящих перед данной отраслью. Некоторые проблемы были решены в ходе успешного сотрудничества государств, какие-то стали актуальными только сейчас, но также существуют проблемы, которые не потеряли своей актуальности на протяжении достаточно большого временного промежутка.

Анализируя актуальные проблемы, с которыми сталкиваются международные воздушные перевозки, стоит отметить их разноплановый характер и смежность. Современные вызовы касаются не только авиационной безопасности, но и проблем экономического, технического и экологического характера. Следовательно, было бы наиболее корректным проводить анализ, объединяя такие проблемы в определенные кластеры в зависимости от характера, что и будет представлено в данной главе.

Проведя анализ современных проблем отрасли международного воздушного транспорта, необходимо продемонстрировать влияние субъектов международного воздушного права на возможность решения актуальных проблем. Но для начала также будет критически важным отметить роль международных организаций в разрешении проблемы того или иного характера. Отсюда следует, что вторая глава будет полностью посвящена анализу выявленных проблем и роли международных организаций в их решении.

## **§2.1. Проблемы, связанные с обеспечением безопасности международной гражданской авиации**

Рассматривая многочисленные вызовы и слабые места международного воздушного права, изначально стоит выделить наиболее острые проблемы, касающиеся непосредственно безопасности полетов воздушных судов. Как мы знаем, во многих доктринальных источниках безопасность подразделяется на два вида, от английских слов «Safety», что означает в рамках международного воздушного права безопасность полетов воздушных судов с технической точки зрения, и «Security», где подразумевается безопасность объектов гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в их деятельность. Эпоха глобализации, имеющая свои преимущества и недостатки, так или иначе отражает тенденцию к взаимосвязанности и взаимозависимости множества субъектов международного права и сфера международных воздушных перевозок здесь не является исключением. Сегодня можно увидеть переходные элементы режима международной авиации от жестких принципов системы к ее относительной либерализации, однако незыблемым остаются правовые нормы и принципы международного воздушного права, которые регулируют отношения в рамках деятельности международных воздушных перевозок между странами и прочей деятельности гражданской авиации<sup>144</sup>. Это говорит о том, что вопросы безопасности являются приоритетными для государств и межправительственных организаций.

В статье А.Х. Абашидзе и А.И. Травникова о проблемах международного воздушного права можно подчеркнуть правильность вывода о том, что провалы международного воздушного права начинаются с того, что основной регулирующий международно-правовой инструмент в области международного воздушного права, Чикагская конвенция 1944 г., распространяет свое действие исключительно на

---

<sup>144</sup> Дежкин В.Н. Актуальные проблемы международного воздушного права: Учебное пособие. Л., ОЛАГА, 1986. 65 с.

гражданские воздушные суда, игнорируя военную и другие виды авиации<sup>145</sup>. Действительно, не может идти речи о создании полноценной с точки зрения безопасности аэронавигации при исходных условиях, где отсутствует распространение общих норм на воздушные суда других видов, помимо гражданских. Более того, проблему усугубляет размытый характер большинства норм международного воздушного права, их коллизионный характер и отсутствие унификации норм национального воздушного законодательства различных государств.

Возвращаясь к проблемам безопасности с технической точки зрения, стоит отметить, что основная тенденция современного мира направлена на постоянное увеличение количества воздушных перевозок. Рост пассажирооборота и грузооборота так или иначе приводит к большей вероятности и числу появления различных авиационных происшествий и инцидентов. Данная проблема также подкрепляется неравномерным техническим развитием отрасли в зависимости от региона. Проблема, происходящая из совершенствования технических аспектов сферы гражданской авиации, является актуальной с давних пор.

В диссертационном исследовании А.Н. Верещагина уделяется внимание краткому обзору развития авиационной техники, являющейся фундаментом формирования и развития норм международного воздушного права. В своем исследовании автор прописывает три основных аспекта: «1) появление летательных аппаратов тяжелее воздуха явилось первопричиной, обусловившей зарождение международного воздушного права как такового; 2) превращение авиации в отдельный вид транспорта вызвало потребность в разработке целого комплекса специальных международно-правовых норм, регулирующих как вопросы воздушных передвижений, так и коммерческой деятельности в области международных

---

<sup>145</sup> Абашидзе А.Х., Травников А.И. Старые, но современные проблемы международного воздушного права // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019. №3. С.181-202.



воздушных сообщений; 3) развертывающаяся сейчас научно-техническая революция, охватившая в том числе и сферу гражданской авиации, ставит перед международным воздушным правом новые важные проблемы, в частности, связанные с международной экономической интеграцией в области воздушного транспорта»<sup>146</sup>.

В трудах В.Д. Бордунова можно также увидеть отсылку к действующей проблеме, где говорится, что: «Для обеспечения безопасности международных полетов важное значение имеет создание одинакового технологического режима, что возможно только на основе единообразных правил международной аэронавигации»<sup>147</sup>. Так, существуют страны, где уровень технического развития авиационной отрасли настолько высок, что, впоследствии, в такой стране создаются стандарты и требования, соответствующие уровню своего технического развития.

Опираясь на опыт развитых стран, имеющих большой потенциал и материальные ресурсы для усовершенствования технической составляющей авиации, международные межправительственные организации, а именно ИКАО, не всегда уделяют должное внимание продвижению усовершенствованных норм при помощи государств-участников, в которых содержатся технико-юридические требования ко всем элементам осуществления деятельности полетов воздушных судов. Такие нормы имеют потенциальную возможность стать международными стандартами, суть которых была описана ранее в Главе 1 настоящей диссертации. Это также относится и к правилам аэронавигационных служб, правилам процедур таких служб и т.д. Очевидно, что не у каждой страны есть финансовые, технические и другие возможности для создания, покупки, внедрения и использования наиболее современной технологии в своей внутренней системе, что порождает различия, которые никаким образом не согласуются с принципом единообразия. Все это так или

---

<sup>146</sup> См.: *Верещагин А.Н.* Основные проблемы международного воздушного права. Автореф. дис. ... доктора юрид. Наук 12.00.10 / Верещагин Андрей Николаевич. Москва, 1971. 30 с.

<sup>147</sup> *Бордунов В.Д.* Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд.-во «Научная книга», 2007. С.266.

иначе может привести к трудностям во время выполнения полетов воздушных судов, повышая риск возникновения авиационных происшествий.

Эта проблема, с точки зрения правовых основ, находит свое отражение и в Чикагской конвенции 1944 г., где в статье 37 говорится о максимально достижимой степени единообразия государствами правил и стандартов. Более подробно статья определяет, что государства должны «сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающейся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее»<sup>148</sup>.

Анализируя статью 37 Чикагской конвенции 1944 г., можно прийти к выводу о юридически слабой функции таких стандартов, так как государства не обязаны беспрекословно соблюдать вышеописанные требования. Их задача заключается в сотрудничестве. Статья 38 Конвенции подтверждает эту логику, прописывая возможность государств заявлять о расхождениях своих стандартов, если такое государство считает невозможным для себя выполнение стандарта по финансовым или иным причинам. С одной стороны данный фактор может подтолкнуть государства постоянно заявлять о расхождении своих правил с требованиями ИКАО, в надежде получить материальную помощь, с другой стороны, как уже было описано ранее, практика установления международных стандартов хоть и является проявлением «мягкого права», тем не менее их несоблюдение косвенно влечет к серьезным последствиям для гражданской авиации страны, не соблюдающей международные стандарты. Это отражается в виде прекращения сотрудничества других государств с «уклонистами», отстраняя и изолируя их от деятельности международных воздушных перевозок.

---

<sup>148</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (заключена в г. Чикаго 07.12.1944). Документ ИКАО 7300/9. 9-е изд. 2006 г. Ст. 37. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1902240> (Дата обращения: 11.03.2021 г.).

Не менее острой проблемой является регулирование аэронавигации в международном воздушном пространстве. Известно, что международное воздушное пространство – это пространство, расположенное за пределами государств, а следовательно, ни одно государство не обладает суверенитетом над таким пространством. Ярким примером международного воздушного пространства являются воздушные пространства над открытыми морями. Исходя из этого стоит добавить, что государства несут юрисдикцию в таком пространстве только в отношении своих зарегистрированных воздушных судов. Проблема регулирования аэронавигации в международном воздушном пространстве была достаточно исчерпывающе описана в статье А.Х. Абашидзе и А.И. Травникова, где авторы указывают на многочисленные изъяны в Чикагской конвенции 1944 г., отражающие вышеописанную проблему. Приводя статью 12 Чикагской конвенции 1944 г., где говорится, что: «Над открытым морем, действующим являются правила полетов, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией. Каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты»<sup>149</sup>, авторы отмечают, что установления правил в статье 12 не затрагивают такие районы, как, например, Антарктика, и нет четкого определения правил, которые должны быть установлены вообще. Отмечается также и применимость этих правил только к гражданским воздушным судам, игнорируя авиацию других видов. К описанным ранее проблемам добавляется и юридический статус приложений к Чикагской конвенции 1944 г., где прописываются регламенты по выдаче свидетельств, правилам полетов и т.д., отличающиеся от самой Конвенции по причине того, что данные приложения не являются неотъемлемой частью Конвенции<sup>150</sup>.

---

<sup>149</sup> См.: ст. 12 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (заключена в г. Чикаго 07.12.1944). Документ ИКАО 7300/9. 9-е изд. 2006 г. Ст. 37. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1902240> (Дата обращения: 11.03.2021 г.).

<sup>150</sup> Абашидзе А.Х., Травников А.И. Старые, но современные проблемы международного воздушного права // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019. №3. С.181-202.

Раскрыв проблемы безопасности с технической стороны вопроса, необходимо также рассмотреть безопасность как применение мер в отношении незаконных актов против воздушных судов и других объектов, осуществляющих деятельность гражданской авиации. Достаточно большой промежуток времени проблема незаконных актов против деятельности гражданской авиации попросту не рассматривалась по причине отсутствия частой практики таких правонарушений. На Чикагской конференции также не рассматривались международно-правовые нормы в отношении противодействия незаконным захватам и угонам воздушных судов, их разрушению, повреждению аэропортов и прочего оборудования. Как следствие, Чикагская конвенция 1944 г. до сих пор не содержит положений по обеспечению авиационной безопасности. Проблема заключается в том, что все государства, связанные с деятельностью международного воздушного транспорта, обязаны должным образом относиться к защите международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, включая террористические угрозы. В данном случае, необходимо подчеркнуть критическую важность поддержания системы авиационной безопасности на высшем уровне в каждом государстве, независимо от уровня ее экономического развития, так как в данной цепи задействованы практически все государства земного шара.

В.Н. Дежкин в своих работах писал о том, что «Важное значение на воздушном транспорте придается проблемам борьбы с незаконными актами, направленными против безопасности аэронавигации. Особую роль в регулировании этих проблем играют многосторонние соглашения, в частности, Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершенных на борту воздушного судна (далее – Токийская конвенция 1963 г.), Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (далее – Гаагская конвенция 1970 г.) и Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (далее – Монреальская

конвенция 1971 г.)<sup>151</sup>. С данным утверждением нельзя не согласиться, однако, рассматривая положения вышеперечисленных конвенций, можно заметить множество недочетов и упущений, которые оставляют проблему авиационной безопасности актуальной и по сей день.

Прежде чем приступать к анализу вышеописанных международных актов в области обеспечения безопасности гражданской авиации, стоит сказать, что данная проблема, в своей совокупности, представляет собой объединение цепи различного типа проблем, неразрывно связанных, но имеющих общий характер. Пытаясь обеспечить безопасность международных воздушных перевозок, государства и международные организации решают точечные проблемы, упуская взаимосвязь системы в целом. Как итог, проблемы безопасности гражданской авиации не появляются одновременно и повсеместно, а носят особый характер, отличающийся периодичностью и возникновению на разных этапах процесса международных воздушных перевозок.

Несмотря на то, что данный параграф посвящен проблемам, связанным с обеспечением безопасности международной гражданской авиации, чтобы лучше понять и продемонстрировать тезис, описанный в предыдущем абзаце, необходимо в хронологическом порядке описать разработку и принятие Токийской, Гаагской, Монреальской и др. конвенций, затронув возникающие проблемы и подчеркнув сопутствующие решения в рамках указанных конвенций.

Стоит добавить, что краеугольным камнем в отношении эффективности в борьбе с незаконными захватами воздушных судов является степень разработанности международно-правовых механизмов. Не секрет, что авиационная отрасль является наиболее уязвимой по отношению к другим видам транспорта.

---

<sup>151</sup> Дежкин В.Н. Актуальные проблемы международного воздушного права. Учебное пособие. Л., ОЛАГА, 1986, с. 8.

Тем не менее, по мере возрастания частоты незаконных актов, направленных против авиационной безопасности с момента первого зафиксированного случая захвата и угона самолета за границу в 1912 г., международное сообщество медленно, но реагировало на обеспокоенность, связанную с увеличением таких актов<sup>152</sup>. С начала первых угонов воздушных судов данная проблема не носила международный характер, а обладала исключительно локальным механизмом регулирования и ответственности. Примером может послужить национальный закон Германии 1922 года, где устанавливалась ответственность за подвержение опасности жизни людей при помощи умышленного повреждения и уничтожение воздушного судна, либо умышленного создания помех аэронавигации посредством сигналов, вводящих в заблуждение и иным образом<sup>153</sup>. Однако, когда проблема захвата и угона летательных аппаратов достигла внушительных масштабов, государствам ничего не оставалось, как разрабатывать общие меры авиационной безопасности, налаживая международно-правовой механизм.

Первопроходцем международно-правового регулирования деятельности по борьбе с актами незаконного вмешательства в сфере гражданской авиации выступила Конвенция о преступлениях и некоторых других действиях, совершаемых на борту воздушного судна 1963 года (Токийская конвенция 1963 г.). Данная конвенция расширила полномочия командира воздушного судна, предоставляя ему право требовать или предоставлять разрешения членам экипажа принимать различные меры для поддержания необходимого порядка и дисциплины во время полета. Прописанные в главе 3 и других главах Токийской конвенции 1963 г. положения действительно способствовали широкому взаимодействию государств в области авиационной безопасности, однако акты незаконного вмешательства не прекратились.

---

<sup>152</sup> Крылов С.Б. Воздушное право СССР // Воздушно-транспортное право СССР. Л., 1933. Вып. 1. С. 144.

<sup>153</sup> Люблинский П.И. Преступления в области воздушного транспорта // Вопросы воздушного права. Выпуск 2. М., 1930. С.172.

Токийская конвенция 1963 г. обладает рядом недостатков, таких как, например, отсутствие квалификации вышеназванных противоправных актов как «преступление» и отсутствие регламентации деятельности государств в отношении лиц, совершающих такие акты.

Частично восполнить недостатки Токийской конвенции 1963 г. помогла Гаагская конвенция 1970 г. Обращая внимание на статью 1 Гаагской конвенции, где прописано, что: «любое лицо на борту воздушного судна, находящегося в полете, которое: а) незаконно, путем насилия или угрозы применения насилия, или путем любой другой формы запугивания, захватывает это воздушное судно или осуществляет над ним контроль, либо пытается совершить любое такое действие, или б) является соучастником лица, которое совершает или пытается совершить любое такое действие, совершает преступление»<sup>154</sup>. Очевидно, что Гаагская конвенция 1970 г. нивелировала недостаток Токийской конвенции 1963 г. в отношении категоризации преступления в вопросах авиационной безопасности. Также если посмотреть на статью 2 Гаагской конвенции 1970 г., то можно обнаружить регламентацию действий государств в отношении лиц, совершающих акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Данная конвенция привела к созданию универсальной юрисдикции государств по вопросам вышеописанной проблемы, включая известный на сегодняшний день принцип «выдай или накажи». Тем не менее, даже после принятия Гаагской конвенции 1970 г. проблема незаконного вмешательства в деятельность международных воздушных перевозок не была решена.

Эффективность в решении данного вопроса была снижена по причине того, что в Гаагской конвенции 1970 г. ответственность несли лица, совершившие непосредственно угон воздушного судна, в то время как способы причинения вреда авиационной деятельности и угрозы авиационной безопасности имели более широкий

---

<sup>154</sup> Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. (Гаага). // Doc. ICAO 8920. Ст. 1. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/aircraft\\_seizure.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aircraft_seizure.shtml) (Дата обращения: 11.03.2021 г.).

характер. Были случаи, когда угона летательного аппарата не происходило, однако злоумышленники уничтожали воздушные суда или аэронавигационное оборудование. В целях найти решение данной проблемы была разработана и принята Монреальская конвенция 1971 г.<sup>155</sup>.

В статье 1 Монреальской конвенции 1971 г. содержатся положения, в которых «любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно: 1) совершает акт насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности этого воздушного судна; или 2) разрушает воздушное судно, находящееся в эксплуатации, или причиняет этому воздушному судну повреждение, которое выводит его из строя или может угрожать его безопасности в полете; или 3) помещает или совершает действия, приводящие к помещению на воздушное судно, находящееся в эксплуатации, каким бы то ни было способом устройство или вещество, которое может разрушить такое воздушное судно или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете; или 4) разрушает или повреждает аэронавигационное оборудование или вмешивается в его эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности воздушных судов в полете; или 5) сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасности воздушного судна в полете»<sup>156</sup>.

Можно заметить, что Монреальская конвенция 1971 г. значительно продвинулась в сторону улучшения авиационной безопасности путем криминализации более широкого круга актов, направленных на незаконное вмешательство деятельности гражданской авиации. Тем не менее, проанализировав

---

<sup>155</sup> Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971г. // Doc. ICAO 8966. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/aviation\\_security.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml). (Дата обращения: 11.03.2021 г.).

<sup>156</sup> См.: ст. 1 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971г. // Doc. ICAO 8966. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/aviation\\_security.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml). (Дата обращения: 11.03.2021 г.).



статью 1 Монреальской конвенции, можно заметить ее ограничение, связанное с актами, которые происходят вне эксплуатации воздушных судов.

На практике большое количество террористических атак было зафиксировано не только во время полетов, но и в аэропортах, безопасность которых не была обеспечена международно-правовым регулированием. Решить проблему был призван Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию 1988 года (далее – Монреальский протокол 1988 г.)<sup>157</sup>. Дополняя Монреальскую конвенцию 1971 г., этот протокол добавляет, что преступлением являются также действия лица, которые «незаконно и преднамеренно с использованием любого устройства, вещества или оружия: а) совершает акт насилия в отношении лица в аэропорту, обслуживающем международную гражданскую авиацию, который причиняет или может причинить серьезный вред здоровью или смерть; или б) разрушает или серьезно повреждает оборудование и сооружения аэропорта, обслуживающего международную гражданскую авиацию, либо расположенные в аэропорту воздушные суда, не находящиеся в эксплуатации, или нарушает работу служб аэропорта, если такой акт угрожает или может угрожать безопасности в этом аэропорту».

Согласно Монреальскому протоколу 1988 г. под понятие преступление также подпадают действия лица, которое «умышленно и противоправно разрушает или серьезно повреждает оборудование и сооружения аэропорта, либо находящиеся в аэропорту воздушные суда, или нарушает работу служб аэропорта, если такое действие угрожает или может угрожать безопасности в этом аэропорту»<sup>158</sup>.

Регламентация международно-правовой деятельности в области обеспечения авиационной безопасности значительно усовершенствовались с начала принятия

---

<sup>157</sup> Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию 1988г. // Doc. ICAO 9518.

<sup>158</sup> Там же

Токийской конвенции 1963 г., тем не менее, проблема продолжала иметь острый характер, в связи с террористическими актами и использованием злоумышленниками пластических взрывчатых веществ для разрушения объектов, обеспечивающих международные воздушные перевозки.

Международное сообщество достаточно резко отреагировало на такие инциденты и подготовило Конвенцию о маркировке пластических взрывчатых веществ, которая была принята в 1991 году. Эта Конвенция обязывала государства, подписавшие и ратифицировавшие ее, активно содействовать в борьбе с незаконным изготовлением, ввозом и вывозом пластических взрывчатых веществ на своих территориях, обеспечивая маркировку «законного» пластида по рекомендации приложения к Конвенции 1991 г., так как зачастую такие вещества были необходимы для мирных целей, например, для горнодобывающей промышленности и строительства туннелей.

К сожалению, все вышеперечисленные конвенции несмотря на свою функцию, заключающуюся в сотрудничестве государств в сфере авиационной безопасности, не помогли уберечь международное сообщество от ужасного террористического акта 11 сентября 2001 года в США. События того дня побудили практически все государства немедленно приступить к разработке антитеррористических мер. Под эгидой ИКАО была принята новая Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 года (Пекинская конвенция 2010 г.)<sup>159</sup>. Основой данной Конвенции является ее акцент антитеррористической направленности. Положения, попадающие под понятие «совершать преступление», были расширены. Также были добавлены пункты об уголовной ответственности за использование бактериологического, химического и ядерного оружия, а также других

---

<sup>159</sup> Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010г. // Doc. ICAO 9960. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/aviation\\_security.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml). (Дата обращения: 11.03.2021 г.).

веществ против безопасности гражданской авиации. В том же году был принят Пекинский протокол, дополняющий Гаагскую конвенцию 1970 г.<sup>160</sup>.

Резюмируя, можно сказать, что в параграфе представлена глобальная проблема, связанная с обеспечением авиационной безопасности во всех ее проявлениях. По мере роста числа факторов, инцидентов и способов негативного влияния на безопасность гражданской авиации, международное сообщество вырабатывает новые международно-правовые акты, направленные на устранения выявленных недостатков, однако уже после возникновения того или иного инцидента. Данная тенденция четко прослеживается при анализе вышеописанных конвенций в хронологическом порядке. На основе такого анализа можно сделать вывод о механизме принятия санкционированных мер международным сообществом в отношении безопасности гражданской авиации и его существенном недостатке, объединяющем в себе множество других недостатков в сфере авиационной безопасности, которые были затронуты в данном параграфе.

Ужесточение санкций в отношении лиц, совершающих незаконные акты в сфере гражданской авиации и другие меры по борьбе с вышеописанной проблемой пусть и являются незаменимой мерой для регулирования авиационной безопасности, но вряд ли способствуют искоренению таких противоправных актов. Борьба с последствиями лишь косвенно способствует сокращению числа захватов и угонов воздушных судов. Гораздо эффективнее будет прибегнуть к использованию превентивных мер, которые, к сожалению, отсутствуют в практике международного авиационного сообщества. Зачастую подчеркивается отсутствие норм в международном воздушном праве, предупреждающих незаконные противоправные

---

<sup>160</sup> Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970г. // Doc. ICAO 9959

акты в отношении гражданской авиации, а также предлагается внесение таких норм в Чикагскую конвенцию 1944 г. в виде Приложения «Безопасность»<sup>161</sup>.

## **§2.2. Актуальные проблемы международного воздушного права в области гражданской авиации**

Говоря о взаимосвязи проблем различного характера, стоит отметить, что раскрытые ранее проблемы авиационной безопасности плотно сопряжены с проблемой ответственности. Анализируя Монреальскую конвенцию для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г., можно заметить прямую ответственность авиакомпаний за ущерб, причиненный грузу или пассажирам, за исключением случаев, если будет доказано, что такой ущерб был причинен не по вине перевозчика. Отмечается, что авиакомпании не участвуют в обеспечении авиационной безопасности, никак не влияя на предотвращение террористических и других противоправных актов. Поэтому, нести ответственность за события, на которые перевозчики не могут повлиять, является в корне неправильной ситуацией. Так как обеспечением безопасности в международных аэропортах занимаются государственные службы или уполномоченные государством организации, было бы логичным возложить на государства ответственность за вышеназванные акты и причиненный такими актами ущерб. Некоторые ученые предлагают освободить от ответственности авиакомпании и возложить ее на государства, из аэропортов которых «был произведен вылет перед совершившейся трагедией»<sup>162</sup>.

Проблему ответственности дополняют трудности, возникающие при проведении расследований авиационных происшествий. Отсутствие быстрых мер

---

<sup>161</sup> См.: Григорян П.А. Международно-правовой режим авиационной безопасности: автореф. дис. к.ю.н./ Григорян Петрос Арцрунович. М., 2018. 25 с.

<sup>162</sup> См.: Абашидзе А.Х., Травников А.И. Старые, но современные проблемы международного воздушного права // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019. №3. С. 181-202.

реагирования, путаница с установлением экспертов по расследованию и наблюдателей, передача полномочий по расследованию авиационных происшествий другим государствам или международным организациям приводит к осложнению выявления причины, установления ответственности и объективного решения в отношении авиационного происшествия. Во многих расследованиях, таких как уничтожение малазийского *Boieng 777* в воздушном пространстве Украины в 2014 году, а также случай со сбитым самолетом ВВС России на границе Турции и Сирии, не только был затянут процесс, где время – это критически важный ресурс, но и не удалось выявить виновную сторону происшествия.

Известно, что при отсутствии унифицированных правил международных полетов в большей степени растут риски по части допущения роковых ошибок в аэронавигации с не менее ужасающими последствиями. Так как на сегодняшний день Чикагская конвенция 1944 г. не создает фундамента для установления единообразия правил полетов для всей международной авиации. Государствам приходится самостоятельно прибегать к формированию единообразных правовых режимов воздушных пространств для полетов гражданских и государственных воздушных судов в пределах своих суверенных территорий.

Такая тенденция не только спровоцировала разнообразия правовых режимов, усложняя процесс аэронавигации и международных воздушных перевозок, но и привела к тому, что «Государства приняли единые правила, призванные обеспечить равноценную безопасность аэронавигации гражданских и государственных воздушных судов»<sup>163</sup>. Статья 1 Чикагской конвенции 1944 г. определяет: «Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей

---

<sup>163</sup> *Абашидзе А.Х., Травников А.И.* Старые, но современные проблемы международного воздушного права // *Право. Журнал Высшей школы экономики.* 2019. №3. С. 185.

территорией»<sup>164</sup>. Нельзя не согласиться с итальянским юристом А. Амброзини о том, что обладание суверенитетом важно, так как служит «необходимой гарантией защиты их чрезвычайных, политических, экономических и военных интересов»<sup>165</sup>.

Однако зачастую множество проблем проистекает от обладания суверенитетом. Так, интерпретируя Чикагскую конвенцию 1944 г., можно заключить, что, обладая суверенитетом над своим воздушным пространством, государства имеют полномочия по установлению разрешительного порядка влета на свою территорию, подразумевая как регулярные международные полеты, так и разовые. Государства также обладают полномочиями запрещать или ограничивать полеты воздушных судов для других стран над определенными районами суверенного пространства, исходя из военной необходимости и общественной безопасности. Однако вышеописанные полномочия государств порождают проблему злоупотребления своим правом по политическим мотивам.

Примером может послужить случай, когда власти Украины закрыли свое суверенное воздушное пространство для воздушных судов Российской Федерации. Отсутствие четкой обоснованности, подкрепленной реальными проблемами экономического и иного характера, указывает на сугубо политический акт, направленный против России. Закрытие воздушного пространства по причинам такого характера пусть и косвенно, но влияет на права граждан обеих стран, как с точки зрения общения людей, так и с точки зрения бизнес-коммуникаций. Данный факт еще раз подтверждает переплетение большинства проблем разной направленности, отражая факт того, что проблемы злоупотребления суверенитетом отражаются на экономических вопросах авиационной деятельности. Стоит учитывать, что благоприятная деятельность международных воздушных перевозок должна

---

<sup>164</sup> См.: Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (вступила в силу 4 апреля 1947 г.) // Doc. ICAO 7300/9. Ст.1. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1902240>. (Дата обращения: 11.03.2021 г.).

<sup>165</sup> См. А. *Ambrosini*. *Souverainete et trafic aerien international de la Convention de Paris de 1919 a celle de Montrux de 1936*. *Revue aeronautique internationale*, vol. 28, p. 120–135.

фокусироваться не на интересах государств, имеющих право в любое время ограничить полеты в своем суверенном воздушном пространстве по политическим, идеологическим или иным причинам, а ставить в приоритет интересы гражданского общества и других деловых структур, которые пользуются услугами международного воздушного транспорта.

Обращая внимание на классификацию воздушных судов, установленную Чикагской конвенцией 1944 г., можно выявить проблему, связанную с такой классификацией воздушных судов. Так, статья 3 упомянутой конвенции разделяет все воздушные суда на гражданские и государственные. Под категорию государственных попадают воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах. Недостатком вышеназванного метода определения принадлежности воздушного судна является узкая направленность заданной типологии, устанавливающей только два вида воздушных судов (гражданские и государственные), игнорируя наличие таких воздушных судов, которые проходят опытно-конструкторские и заводские летные испытания, в том числе выполняя и международные полеты на выставки и показы и др.<sup>166</sup>

Отдельно стоит отметить проблему, исходящую из положения ст.5 Чикагской конвенции 1944 г., которая разрешает полеты гражданских воздушных судов с некоммерческими целями без разрешения государства, имеющего суверенитет над пролетаемой территорией<sup>167</sup>. Это упущение не раз служило «лазейкой» для нарушителей суверенного воздушного пространства. Проблема положения статьи 5 Чикагской конвенции 1944 г., отдаленно схожа с проблемой, вытекающей из размытого понятия статьи 3 bis вышеуказанной Конвенции, где говорится об обязанности государств «воздерживаться от применения оружия против гражданских

---

<sup>166</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944г. (вступила в силу 4 апреля 1947 г.) // Doc. ICAO 7300/9. Ст.3. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1902240>. (Дата обращения: 11.03.2021 г.).

<sup>167</sup> См.: Там же, ст. 5.

воздушных судов в полете»<sup>168</sup>. Размытое понятие слова «воздерживаться» и отсутствие явного запрещения применения оружия (статья 3 bis не запрещает в повелительном наклонении использование оружия против гражданских воздушных судов) не решает вопрос причинения вреда летательному аппарату и пассажирам, находящимся на борту, от случаев применения оружия в отношении таких судов.

Наконец, стоит добавить и обобщить большое количество проблем экономического и экологического характера. По причине роста всей авиационной отрасли по экспоненте в последнее столетие, рыночные механизмы порождают постоянное усиление конкуренции между перевозчиками и другими участниками деятельности гражданской авиации, попутно увеличивая расходы на эксплуатацию и прочие расходы. Это порождает различные финансовые трудности, включая трудности в функционировании постоянно растущей отрасли.

Стоит отдельно подчеркнуть, что данная проблема не относится к числу новых, тем не менее ее актуальность невозможно отрицать, поскольку проблемы такого характера возрастают пропорционально экономическому росту отрасли. Так, еще А.Н. Верещагин в своих трудах указывал на данную проблему, описывая с точки зрения процесса «развития коммерческих прав в международном воздушном праве», где им были сделаны попытки выявить объективные стороны этого процесса, которые он обобщал следующим образом: «с одной стороны, научно-технический прогресс в гражданской авиации создал реальные предпосылки для широкой эксплуатации международных воздушных линий, технически позволили «летать повсюду»; с другой стороны, непрекращающийся процесс сжатия мирового авиатранспортного капиталистического рынка, а также неравномерность развития авиации в капиталистических странах привели к резкому обострению конкуренции между капиталистическими авиакомпаниями и к поискам новых международно-правовых

---

<sup>168</sup> См.: Там же, ст. 3 bis.



форм урегулирования отношений между государствами в области международного воздушного транспорта»<sup>169</sup>.

Увеличение пассажирооборота и грузооборота приводят к увеличению полетов, что прямо отражается на экологической ситуации. При эксплуатации летательных аппаратов выделяется немалое количество парниковых газов, известных как CO<sub>2</sub>, тем самым деятельность авиации вносит негативный вклад в различные экологические последствия, такие как глобальное потепление и т.п. Учитывая данный фактор, многие ученые, государства и международные организации озабочены вопросом эмиссии углекислого газа.

Одной из самых актуальных и злободневных проблем для всей авиационной сферы является закрытие большого числа государственных границ по причине эпидемиологической обстановки, возникшей в результате пандемии коронавирусной инфекции (Coronavirus Disease 2019 или Covid-2019). Данная проблема является совершенно новой для международного авиационного сообщества. Беспрецедентный случай с распространением инфекции приводит к колоссальным финансовым потерям компаний, занимающихся воздушными перевозками и компаний, производящих летательные аппараты. Последствия данного кризиса отражаются и будут негативно отражаться еще долгое время, большое количество авиакомпаний будет вынуждено начать процедуру банкротства. Даже самые крупные игроки на рынке международных воздушных перевозок обращаются за государственной помощью и значительными вливаниями денежных средств. Остановка 95% международных воздушных сообщений привело к резкому падению мирового пассажирооборота. Чтобы вернуться к рекордным отметкам оборота пассажиров и грузов, международной гражданской авиации придется потратить немало времени. Вышеизложенная проблема требует не только оперативных действий по устранению последствий со

---

<sup>169</sup> См.: *Верещагин А.Н.* Основные проблемы международного воздушного права. Автореф. дис. ... доктора юрид. Наук 12.00.10 / Верещагин Андрей Николаевич. Москва, 1971. 30 с.

стороны всех субъектов международного воздушного права, но и участия большого количества международных неправительственных организаций, создавая и разрабатывая превентивные меры по недопущению рецидива возникновения похожей эпидемиологической обстановки.

В период пандемии и международной изоляции возникло множество других проблем, такие как увеличение числа диких животных (в частности, птиц) из-за снижения интенсивности движения на аэродромах. Данная ситуация влечет за собой риск попадания птиц в двигатель воздушного судна. Другой проблемой выступает нехватка места для парковки воздушных судов. В случае резкого падения объема международных воздушных перевозок большое количество самолетов были припаркованы на закрытых взлетно-посадочных полосах. В результате длительной статической нагрузки происходит повреждение поверхности аэродрома. Неподвижно стоящие воздушные суда могут загоразивать специальные опознавательные знаки и маркировку. Помимо этого, простаивающие воздушные суда повышают риск в отношении безопасных полетов в будущем, так как могут быть упущены из виду такие факторы как:

- Наличие должного покрытия стоящего воздушного судна;
- Загрязнение топлива;
- Отсутствие должного регулярного обслуживания и др.<sup>170</sup>

Обобщая вышесказанное, можно говорить о колоссальном количестве проблем в сфере гражданской авиации, которые необходимо решать для эффективного и благоприятного развития отрасли. Правовое регулирование является основой для решения большинства проблем, так как, во-первых, объединяет международное сообщество для сосредоточенности на той или иной проблеме, а во-вторых,

---

<sup>170</sup> См. подробнее: Review of Aviation Safety Issues Arising from the COVID-19 Pandemic. // European Union Aviation Safety Agency (EASA).

посредством целеполагания имеет возможность устанавливать регулятивные механизмы, способные решать большую часть вышеописанных проблем. Конечно, вызовы и угрозы всегда будут появляться с течением времени, однако умение решать проблемы, оперативно реагировать на них и иметь слаженный нормативно-правовой механизм для разрешения современных и актуальных вызовов в области международного воздушного транспорта будет тем стержнем, на основании которого будут возникать возможности эффективного решения любых появляющихся проблем.

### **§2.3. Роль субъектов международного воздушного права в решении актуальных проблем воздушного транспорта**

Перечисленные в предыдущих разделах проблемы однозначно не под силу решить какому-либо государству или международной авиационной организации в одиночку. Актуальные и возникающие проблемы не могут быть решены без объединения нескольких субъектов международного воздушного права. Только используя единую координацию и разрабатывая совместные решения, можно добиться синергетического эффекта, что позволит решить большинство вышеперечисленных проблем. Особая роль здесь отведена международному воздушному праву, с помощью которого можно регулировать деятельность международного воздушного транспорта и другую, связанную с данной отраслью деятельность. Тем не менее, в зависимости от субъекта международного воздушного права, их роль в решении современных проблем авиационной отрасли может существенно различаться, учитывая разнообразный спектр полномочий географического, политического и гражданского охвата.

Несомненно то, что проблемы, связанные с обеспечением безопасности как с технической точки зрения, так и вопросов предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, должны решать непосредственно государства. Координирующую функцию, соответственно, должны

осуществлять международные межправительственные авиационные организации, в частности ИКАО.

Как уже говорилось ранее, большинство проблем в области безопасности сопряжено с выдачей сертификатов и аттестатов, подтверждающих пригодность авиационной техники и подготовку экипажей воздушных судов. Единообразие правил и наличие единых по качеству стандартов является краеугольным камнем в достижении прогресса в обеспечении безопасности и решении данной области проблем. Следовательно, именно государствам необходимо совместно вырабатывать и обновлять единые требования сертификации, что можно сделать под эгидой такой организации как ИКАО. Помимо ИКАО, региональные межправительственные организации также могут и должны заниматься деятельностью по обеспечению безопасности в своих регионах. Их роль не должна быть приуменьшена, так как локальный контроль и регулирование авиационной безопасности будут способствовать улучшению текущей ситуации и решению вышеописанной проблемы.

То же самое касается и вопросов борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, поскольку данный вопрос напрямую относится к прерогативе государств. Отсутствие соответствующих норм и мер превентивного характера является существенным пробелом, который необходимо заполнить посредством введения таких норм в национальные законодательства государств, либо, как было предложено некоторыми специалистами, включением необходимых положений в Чикагскую конвенцию 1944 г., направленных на превентивный характер борьбы с незаконными захватами и угонами воздушных судов, а также любыми другими действиями против безопасной деятельности гражданской авиации.

Однако было бы неправильным говорить, что только государства и межправительственные организации могут и должны решать проблему безопасности от незаконных актов. Можно привести немало примеров, когда для решения проблемных вопросов международные неправительственные авиационные

организации и международные межправительственные организации объединяли свои усилия и добивались конкретных результатов в решении такого типа проблем. В качестве примера, в частности, можно привести единую кампанию против недисциплинированных пассажиров, инициированную ИАТА и Европейским агентством авиационной безопасности (EASA), которая послужила одним из факторов внесения изменений в Токийскую конвенцию 1963 г.

Имея различные трудности в решении проблем, связанных с нарушающими дисциплину пассажирами, среди которых был вопрос о распространении юрисдикции на государство посадки и государство эксплуатанта воздушного судна, ИАТА предложила внести изменение в Токийскую конвенцию 1963 г., после чего ИКАО сформировала рабочую группу по данному вопросу, что впоследствии привело к обновлению текста Конвенции и поправками, которые были приняты на дипломатической конференции.

Первоначально члены ИАТА предпринимали попытки по профилактике и сдерживанию все более растущей проблемы увеличения числа пассажиров, не соблюдающих дисциплину и правила безопасности, которые заключались в создании Методического руководства ИАТА по управлению предотвращением недисциплинированного поведения пассажиров. Однако ситуация с Токийской конвенцией 1963 г., наделяющей государство регистрации воздушного судна юрисдикцией, что не всегда согласовывалось с государством, эксплуатирующим воздушное судно, а также применимость данной Конвенции только при нахождении воздушного судна непосредственно в полете, привела к таким последствиям, при которых пассажир, нарушивший дисциплину, зачастую избегал наказания за свое поведение. Более того, все действия членов экипажа или пассажиров по задержанию

нарушителя дисциплины и общего порядка на таком воздушном судне могли признаваться противоправными<sup>171</sup>.

Острым мотивом ИАТА принять участие в совершенствовании Токийской конвенции 1963 г. и исправлении ее недостатков послужил факт того, что ответственность за ущерб, причиненный находящимся на борту пассажирам, в том числе нарушающих дисциплину и правила безопасности, несут именно перевозчики, включая компенсацию ущерба, причиненного пассажирами-нарушителями.

Пример непосредственного участия ИАТА четко отражает возможность неправительственных организаций участвовать в решении вопросов борьбы с незаконными актами, направленными против деятельности гражданской авиации. Однако, как можно видеть из вышеописанного примера, международные неправительственные организации вполне могут принимать участие в том, чтобы влиять (посредством рекомендаций и разработок различных программ) на деятельность государств и межправительственных организаций в отношении разработки и совершенствования международно-правовых норм, связанных с международной ответственностью за причиненный ущерб в процессе функционирования международных воздушных перевозок.

Любые проблемы, связанные с правилами полетов, безусловно, будут решаться правительствами, поскольку аэронавигация достаточно тесно связана с суверенитетом государств над своими территориями. Так как суверенитет воздушного пространства государств является незыблемым принципом международного воздушного права, ни одна неправительственная организация не может влиять на данный аспект авиационной отрасли. По большей части в аэронавигационных вопросах могут участвовать межправительственные организации, такие как ИКАО и региональные межправительственные организации, например АСЕКНА, КОКЕСНА

---

<sup>171</sup> Меркулов А. И. Доклад на международной конференции «Безопасность пассажиров и экипажа на борту воздушных судов». 10.12.2013г. Москва.

и Евроконтроль, которые были подробно описаны в первой главе настоящего диссертационного исследования.

Тем не менее, стоит еще раз напомнить о том, что и международные межправительственные организации не могут напрямую влиять на решение проблем, связанных с аэронавигацией. В данном случае такие организации выступают как вспомогательный орган для помощи в выстраивании коммуникаций между странами и регионами для достижения определенных целей и решения насущных проблем.

Роль международных межправительственных организаций ярко выражена в потребности кодификации правовых обычаев в области международного воздушного права. Такие организации и органы, как Международная организация гражданской авиации, Международная морская организация, Комитет ООН по использованию космического пространства в мирных целях, а также Комиссия международного права ООН являются ключевыми для закрепления обычных норм в договорные в целях расширения правоприменительной практики и дальнейшего выполнения конкретно установленных действий. Однако стоит отметить необходимость в трудоемкой подготовительной работе и анализе существующих обычаев для их успешного закрепления в международных договорах. Также самое касается обработки и анализа существующих нормативных актов в национальных законодательствах наиболее развитых стран в целях дальнейшего внедрения их положений в международное воздушное право. Наиболее удачный подход в разрешении этого вопроса лежит в совместной работе межправительственных организаций с правительствами развитых стран посредством диалога и обмена информацией.

Стоит отдельно подчеркнуть, что статья 50 Чикагской конвенции 1944 г. определяет состав и выборы в Совет ИКАО, где четко прописываются категории государств, которые будут обеспечивать соответствующее представительство. Согласно конвенции, категории подразделяются на три части, соответственно, выборы также проводятся в три этапа, что подчеркивает приоритезацию и

положительную корреляцию членства в Совете ИКАО и вклада в совершенствование и развитие международного воздушного права и международной гражданской авиации. Так, к первой категории относятся государства с «ведущей ролью в воздушном транспорте», ко второй категории относятся государства, которые «вносят наибольший вклад в обеспечение средств для международной гражданской воздушной навигации». В третью категорию попадают государства, «избрание которых будет обеспечивать представительство в Совете всех основных географических районов мира»<sup>172</sup>. В данном ключе, говоря об обработке и анализе существующих нормативных актов в национальных законодательствах наиболее развитых стран, автор имеет в виду государства, относящиеся к первой категории, указанной в статье 50 Чикагской конвенции 1944 года.

Схожая проблема обстоит с выработкой мер быстрого реагирования на возникшие чрезвычайные ситуации. Механизм принятия антикризисных мер активно обсуждается международным авиационным сообществом. Некоторые страны, такие как Япония, могут иметь опыт в принятии быстрых мер реагирования в условиях чрезвычайной ситуации, так как данная страна не раз сталкивалась со стихийными бедствиями (землетрясения и т.д.). Учитывая опыт данной страны, международные межправительственные организации могут взять на себя роль разработчика рабочих документов, где будут изложены инструкции с необходимыми действиями в случае того или иного бедствия. Обеспечив доступ большому количеству стран к документации такого типа, можно осуществить практические шаги по использованию превентивного подхода в условиях чрезвычайных ситуаций, катастроф, стихийных бедствий или кризиса.

---

<sup>172</sup> См.: ст. 50 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (заключена в г. Чикаго 07.12.1944 г.) / Документ ИКАО 7300/9. 9-е изд. 2006 г.



Ранее в работе была изложена проблема, связанная с общей регламентацией правил использования воздушного пространства для всех типов авиации, а не только гражданской, как это обстоит сейчас. Решение данной проблемы можно найти лишь в стремлении государств объединиться для создания международного договора, регламентирующего правила полетов для всех видов воздушных судов, включая правила полетов в международных воздушных пространствах, где ни одно государство не обладает суверенитетом в отношении таких пространств. Международные организации, в этом случае, могут принимать активное участие в рассмотрении предложений и разработке соответствующих проектов международных договоров, учитывая мнения широкого круга представителей и экспертов авиационной отрасли.

Затрагивая аспекты аэронавигации, стоит отдельно отметить закрепленное в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. признание свободы полетов в воздушном пространстве над открытым морем. Данная правовая норма закреплена в ст. 87 вышеуказанной конвенции<sup>173</sup>, однако в ней присутствуют существенные недостатки. Основой статьи 87 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. является признание свободы полетов над открытым морем только для воздушных судов, игнорируя устоявшуюся практику свободы использования воздушного пространства над открытым морем для всех видов деятельности, к числу которых могут относиться полеты иных чем воздушные суда летательных аппаратов различного вида (ракет, управляемых снарядов и т.п.). Возможность решения данной проблемы все также видится автором в сотрудничестве межправительственных организаций (в данном случае ИКАО, ИМО и КМП ООН) для кодификации и закрепления правовой нормы в отношении использования воздушного пространства над открытым морем для всех видов деятельности всеми. Так как именно внимание широкого круга государств-

---

<sup>173</sup> См.: ст. 87 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (Нью-Йорк: ООН, 1984 г.). URL: [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf). (Дата обращения: 10.03.2021 г.).

участников Международной организации гражданской авиации и Международной морской организации может быть привлечено данными организациями с целью устранения существующей недоработки международно-правовой нормы. Более того, вышеназванные организации обладают всеми необходимыми ресурсами для подготовки соответствующей нормативной базы и разработки улучшенной нормы и возможности ее размещения в международный договор. Так, например, в данном вопросе проблематичным является закрепление права свободы использования такого пространства для всех видов деятельности в Чикагской конвенции 1944 г. по причине того, что данная конвенция применима только к воздушным судам гражданской авиации. Следовательно, закрепление данной нормы предлагается в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. В первой главе настоящего исследования упоминалась важность Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. для международного воздушного права, а взаимодействие ИМО с ИКАО не раз заканчивалось совершенствованием как международного воздушного права, так и международного морского права. Смежный характер некоторых проблем данных отраслей международного права создает возможность закрепления определенных международно-правовых норм, которые не могут быть закреплены, например, в Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.

То же самое относится и к вопросам классификации видов авиации. В данном случае основную роль в разработке и создании классификации будут играть государства и межправительственные организации, так как классификация, на наш взгляд, должна изначально разрабатываться на локальном уровне и, впоследствии, приобретать международный характер посредством выдвижения предложений об объединении видов авиации в ту или иную группу, в то время как деятельность государств будет заключаться в принятии или отказе от принятия того или иного вида авиации.

Расследование авиационных происшествий может носить статус острой актуальной проблемы, когда достаточно большой промежуток времени после возникновения авиационного происшествия экспертам не удается установить его причину. Зачастую такая проблема возникает в случае отсутствия оперативной деятельности в первые часы после происшествия. Проблемы некоторых государств в отношении быстрого реагирования и проведения качественного расследования создают трудности не только в плане установления причины и предотвращения ее рецидива, но и нисколько не способствуют тому, чтобы определить сторону, ответственную за возникновение авиационного происшествия и его последствий. В этом вопросе такие неправительственные организации, как ИФАТКА и ИФАЛПА занимают активную позицию в качестве экспертов в виду того, что члены данных организаций являются непосредственно практиками. Экспертное мнение помогает вынесению качественного и оперативного заключения. Более того, члены таких организаций также разрабатывают рекомендации и методики для определенных аспектов на местах авиационных происшествий.

Проблемы неравномерного технического развития авиационной отрасли разных стран могут решаться как на уровне межгосударственных, так и на уровне неправительственных организаций. Технические требования не могут стать обязательными по воле организаций, членами которых не являются государства, однако зачастую такие организации, как, например, Международный совет деловой авиации, обладая достаточными финансовыми ресурсами, могут продвигать на международной арене наиболее технологичные и совершенные комплектующие и современные разработки, косвенно подталкивающие к развитию и наращиванию потенциала авиационной отрасли участников из развивающихся стран.

Данный вопрос тесно переплетается с проблемой загрязнения экологии и эмиссией парниковых газов, в решении которого Международный совет деловой авиации также принимал участие, убедив членов ИКАО в использовании

экологически чистого авиационного топлива. Таким образом, неправительственные организации обладают возможностью участия в решении проблем неравномерного технологического развития и вопросов экологического характера, связанные с выбросами углекислого газа в атмосферу Земли. Но также стоит сказать, что вышеназванные проблемы наиболее быстро и существенно могут быть решены государствами и межправительственными организациями. На сегодняшний день можно наблюдать, как ИКАО, с помощью согласования государств на сессиях Ассамблеи, может выделять средства определенному государству, в случае отсутствия у такого государства финансов на совершенствование своего аэронавигационного оборудования и других элементов для успешной и безопасной деятельности международных воздушных перевозок. Прямое вливание денежных средств является наиболее быстрым и успешным способом справиться с проблемой неравномерного технического развития. В дополнение, только государства вправе решать и нормативно устанавливать ограничения по выбросам парниковых газов, что дает основание полагать, что именно государства, как субъекты международного воздушного права, обладают исключительно важной ролью в решении проблем экологического характера, с которыми может сталкиваться международная гражданская авиация.

Не менее глобальная роль международных межправительственных и неправительственных организаций отводится в вопросах правового регулирования в условиях технического развития авиационной отрасли, знаменующего собой проблемы, связанные с появлением большого количества беспилотных и сверхзвуковых летательных аппаратов. Так, особо подчеркивается возникновение трудностей по части интеграции таких летательных аппаратов во все более загруженное воздушное пространство. С точки зрения международного воздушного права, можно отметить особую роль организаций и государств в решении ряда проблем, возникающих в контексте безопасности полетов вышеназванных

летательных аппаратов. Очевидным также является вопрос классификации устройств, выполняющих сверхзвуковые и суборбитальные полеты. Отсюда также вытекает вопрос о том, в рамках какой конвенции будут регулироваться правовые вопросы «технологически развитых» летательных аппаратов. Неопределенность правового положения членов экипажа и пассажиров таких летательных аппаратов также является проблемой, связанной с проведением обязательной сертификации и регистрации. В дополнение к перечисленным вопросам не стоит забывать про ответственность в случае возникновения происшествий с участием таких летательных аппаратов.

Безусловно, нельзя не затронуть проблемы экономического характера. Роль в их решении лежит как на межправительственных (ЕКАК, АФКАК, ЛАКАК, АрКГА и др.), так и на неправительственных организаций (ИАТА, МСА и др.). Это обусловлено их авиатранспортной направленностью, так как именно экономические вопросы, включающие в себя вопросы тарификации, экономии и т.п., входят в компетенцию вышеперечисленных организаций. Неправительственные организации, обладая огромным опытом практической деятельности, зачастую выступают в качестве наблюдателя и стороны, предлагающей различные рекомендации в авиационной отрасли, помогающие решению множества проблем с загруженностью в воздухе, тарификацией и постоянно увеличивающимся оборотом пассажиров и грузов. Региональные межправительственные организации обладают широкой информативной базой данных, так как одной из их основных функций, помимо создания площадки государств региона для их коммуникации, являются функции сбора и обработки информации. Имея такой ресурс, межправительственные региональные объединения могут прогнозировать и выстраивать ситуационные модели, отслеживать нарастающие проблемы в регионе и с помощью государств-участников обсуждать возможные решения проблем оптимизации деятельности

международного воздушного транспорта и принимать соответствующие шаги по такой оптимизации.

В свете последних событий становится очевидно, что могут появляться проблемы, требующие внимания одновременно всех субъектов международного воздушного права и неправительственных структур без исключения. Одной из таких проблем является ситуация с распространением по Земному шару коронавирусной инфекции, так называемой «Covid-2019». Охват и беспрецедентность данной проблемы говорит о потребности участия в ее решении не только государств, но и всех международных организаций. На сегодняшний день еще не известно, насколько серьезными будут последствия от сложившейся эпидемиологической обстановки, однако уже сейчас можно говорить о серьезных экономических последствиях большого числа авиакомпаний. В интервью NBC генеральный директор корпорации «Boeing» Дэвид Кэлхун прогнозирует длительное и тяжелое восстановление авиационной отрасли от последствий пандемии коронавирусной инфекции. Более того, в том же интервью он утверждал о возможности банкротства одной из десяти самых крупных авиакомпаний Соединенных Штатов<sup>174</sup>. Стоит отметить, что на сегодняшний день есть только одно решение для устранения возникшего кризиса – финансовая поддержка и активное вливание денежных средств в авиационную сферу со стороны государств и крупных инвесторов, например, посредством облигаций.

В настоящий момент идет активная деятельность по борьбе с распространением инфекции. Международные организации занимаются разработкой и применением инструкций, протоколов и рекомендации, направленных на снижение риска распространения вируса в международных аэропортах и во время авиаперелетов. Активно внедряются санитарные коридоры, разрабатывается эффективная логистика

---

<sup>174</sup> Глава Boeing спрогнозировал объемы восстановления пассажирских перевозок в США. // Официальный сайт Российской Газеты. 12.05.2020. URL: <https://rg.ru/2020/05/12/glava-boeing-sprognoziroval-obemy-vosstanovleniia-passazhirskih-perevozok-v-ssha.html> (Дата обращения: 24.06.2020 г.).

вакцин посредством авиаперевозок, обсуждаются шаги по стандартизации сертификатов о тестировании и т.п.

Однако уже сейчас необходимо задумываться над превентивными мерами, чтобы не повторять опыт возникшей пандемии, учитывая некоторые прогнозы о возникновении «новой волны» пандемии, необходимо моделировать и разрабатывать существенные меры, при этом не приводя к полной остановке работы авиационной отрасли.

Обобщая вышеописанное, стоит сказать о многочисленных проблемах авиационной отрасли, которые были и остаются актуальными по состоянию на сегодняшний день. Более того, современные реалии все чаще демонстрируют появление беспрецедентных случаев, порождающих небывалые кризисы для деятельности не только международного воздушного транспорта, но и авиастроительства. Решение большинства имеющихся и появляющихся проблем безусловно лежит на государствах и межправительственных организациях, тем не менее стоит учитывать далеко не последнюю роль неправительственных организаций в решении проблем экономического и экологического характера, включая проблемы авиационной безопасности и трудности, связанные с неравномерным технологическим развитием отрасли в разных странах.

Соблюдая принципы добровольности, транспарентности, публичности и гласности, неправительственные организации в сфере гражданской авиации выполняют множество функции и задач, которые впоследствии приводят к возникновению характерных взаимоотношений между ними и государствами. Как подчеркивается в трудах В.Д. Бодунова: «В этом случае МНПО выступают в качестве субъектов внутригосударственного права. Это подтверждает вывод, сделанный в советской юридической литературе, что «МНПО не являются

субъектами международного права. Они – субъекты национального права».<sup>175</sup> в дальнейшем отмечается – «Однако на международной арене МНПАО выступают, как правило, в качестве субъектов немежгосударственных авиационных отношений, что дает им право выражать и отстаивать интересы своих членов в области международной гражданской авиации, чья воля и заинтересованность наполняют конкретным содержанием всю деятельность этих организаций и определяют основные их направления»<sup>176</sup>. Автор диссертационного исследования согласен с данными выводами.

Конечно, речь не идет о возможности неправительственных организаций создавать международно-правовые нормы. Большая часть полномочий, присущая субъектам международного права, у неправительственных объединений отсутствует, какой бы большой такая организация не была. Естественно, дихотомия понятий «субъект международного права» и «субъект международно-правового отношения» актуален и по сей день, однако отсутствие таких прав и полномочий, имеющих у некоторых субъектов международного права, не мешает вносить ощутимый вклад в совершенствование международного права, как показывает многолетняя практика. Постоянное тесное сотрудничество с государствами и ММПО, участие в большинстве заседаний сессий Ассамблеи ИКАО, повышение авторитета на международной площадке, совместная реализация с ММПО и государствами-участниками Чикагской конвенции 1944 г. множества проектов особенно подчеркивает возможность неправительственных организаций совершенствовать отрасль международного воздушного права. Вопрос лишь состоит в том, какой механизм используют неправительственные организации для достижения своих целей. На этот вопрос есть

---

<sup>175</sup> См.: *Бордунов В.Д.* Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М: Наука, 1989 С.112.

<sup>176</sup> См.: *Бордунов В.Д.* Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М: Наука, 1989 С.109.



подходящий ответ, что такой механизм обладает своей спецификой, основанной не на правовых, а на социальных нормах.

### **ГЛАВА 3. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ПРЕДЛОЖЕНИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ И МЕЖДУНАРОДНЫХ НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ АВИАЦИОННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА**

#### **§3.1. Предложения международных межправительственных организаций по совершенствованию международного воздушного права.**

Безусловно, международные межправительственные организации, такие как ИКАО, ЕКАК, АФКАК, ЛАКАК, АСЕКНА, Евроконтроль и др., выполняя свои основные функции, по факту совершенствуют международное воздушное право. Например, рассматривая деятельность ИКАО, можно отметить её функции по мониторингу тенденций и показателей в сфере безопасности полетов, которые, в свою очередь, непосредственно влияют на модернизацию и разработку международных стандартов и рекомендуемой практики. Таким образом, можно четко проследить положительную корреляцию между постоянной продолжительной деятельностью международных межправительственных организаций и совершенствованием международного воздушного права и международной гражданской авиации.

На сегодняшний день международное воздушное право, как и отрасль гражданской авиации в целом, подвергается различным вызовам, которые ранее не возникали, отчего существенно возрастает потребность в оперативных идеях и решениях, совершенствующих описываемую отрасль и ее регулирование.

Необходимо подчеркнуть основные сферы международного воздушного права, развитием которых занимаются межправительственные организации на постоянной основе. Среди них выделяются вопросы безопасности полетов, аэронавигации, а

также авиатранспортные вопросы. В последние годы существенно возрастает активность международных организаций в регулировании ситуаций, связанных с экологической обстановкой в мире, в особенности, выбросами углекислого газа. В основном международные межправительственные организации используют свои ресурсы для создания различных форумов, чтобы привлекать внимание большого количества государств к определенной проблеме или области, в которой имеется необходимость преобразования. Таким образом, международные организации с помощью консультаций и обсуждения с авиационными властями правительств, агентствами и различными организациями разрабатывают, внедряют и поддерживают передовую практику регулирования международного воздушного транспорта и соответствия актуальным международным стандартам. Любые предложения межправительственных организаций направлены на формирование и актуализацию международного воздушного права, повышение эксплуатационной безопасности воздушного транспорта.

Отмечается постоянное преобразование технологической составляющей авиационной отрасли. Развитие и внедрение блокчейн-технологий и искусственного интеллекта, деятельность по запускам автономных, суборбитальных и сверхзвуковых летательных аппаратов со временем приведет к острой необходимости внесения предложений для разработки соответствующей международной нормативно-правовой базы. Рассматривая актуальные предложения по совершенствованию международного воздушного права, можно привести следующие примеры: на данном этапе по аэронавигационным вопросам можно отметить предложения Аэронавигационной комиссии ИКАО, обсуждения на конференции «От разработки к реализации» пересмотренной политики и цели для Глобального плана безопасности полетов ИКАО (GASP), модернизацию инфраструктуры и другие изменения<sup>177</sup>. На конференции затрагивалась тема беспилотных и сверхзвуковых летательных

---

<sup>177</sup> См. подробнее: 13<sup>th</sup> Air Navigation conference in Montreal «From Development to Implementation».

аппаратов и те возможности, которые принесет внедрение данных летательных аппаратов в систему международного воздушного транспорта. Данный вопрос затрагивает тему аэрокосмической навигации.

В качестве примера стоит вспомнить, что в попытках создания регламентации развивающегося направления аэрокосмической навигации, Российской Федерацией был представлен рабочий документ: «Долгосрочная устойчивость космической деятельности (основные элементы концепции создания под эгидой Организации Объединенных Наций единого Центра информации по мониторингу околоземного космического пространства и актуальные аспекты тематики)»<sup>178</sup>.

Основная идея данного рабочего документа заключается в создании единого Центра информации по мониторингу околоземного космического пространства. Таким образом, предполагается создание целой системы сбора, обработки и обмена космической информацией. Такая информация будет полезной для предотвращения опасных ситуаций или для своевременной ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Другим достоинством такой системы будет являться хранение и обновление поступающей информации для регулирования регистрационной деятельности, запусков и сходов объектов с орбит, получение информации о прогнозируемых сближениях объектов и т.д.

Предполагается, что для создания Центра информации потребуются совместная деятельность большого количества государств и международных организаций, в том числе ООН. Тем не менее, стоит упомянуть о многочисленных трудностях, которые необходимо обсуждать при тесном сотрудничестве государств и международных организаций, так как идея создания Центра подразумевает под собой, помимо вышесказанных функций, согласование ряда технических требований к системе, ее

---

<sup>178</sup> Рабочий документ, представленный Российской Федерацией в ГА ООН от 04.03.2014 г. // «Долгосрочная устойчивость космической деятельности (основные элементы концепции создания под эгидой Организации Объединенных Наций единого Центра информации по мониторингу околоземного космического пространства и актуальные аспекты тематики)». // Doc. A/АС.105/L.290.

безопасности, прав доступа к информации, ее благоразумному и добропорядочному использованию (т.е. в мирных целях).

Ввиду того, что идею создания Центра информации невозможно воплотить в жизнь без большого количества ресурсов, всеобъемлющего подхода к возникающим проблемам, координации широкого круга государств и международных организаций, их коллективной ответственности, было бы разумным предложить создание отдельной международной организации, непосредственно занимающейся всеми вопросами аэрокосмической навигации. Предложение о создании такой организации было представлено ранее в научных трудах<sup>179</sup>.

Интерес крупных транснациональных корпораций к суборбитальным и орбитальным полетам, а также успешные тестовые полеты говорят об активном участии коммерческого сектора в описываемой отрасли. Тем самым можно сказать о перспективе создания неправительственных организаций, деятельность которых будет непосредственно сопряжена с аэрокосмической навигацией. Учитывая организацию международных полетов воздушных судов и космических объектов, а также аэрокосмических аппаратов, можно сказать об использовании органов управления воздушным движением (УВД) для регулирования воздушного движения и использовании уполномоченных центров управления полетами (ЦУП) для выполнения полетов в космическом пространстве. При этом стоит отметить, что во время управления аэрокосмическими аппаратами при таких полетах, ЦУПы контролируют не только космическое пространство, но и воздушное<sup>180</sup>.

В целях безопасности, на сегодняшний день, сложилась практика введения запретов на осуществление любой деятельности в воздушном пространстве в районах, где осуществляется запуск и посадка космических и аэрокосмических аппаратов.

---

<sup>179</sup> См.: Ганенков Е.О. Перспективы международно-правового регулирования аэрокосмической навигации: дис. ... к.ю.н. 10.00.10 // Ганенков Евгений Олегович. Москва, 2015. 184 с.

<sup>180</sup> Травников А.И., Абашидзе А.Х. Международное воздушное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. М.: Издательство Юрайт, 2018. – 444 с. С.93.

Однако вышеописанная практика рассчитана на эпизодический характер запусков аэрокосмических аппаратов. Постепенный рост регулярности таких полетов, а также развитие коммерческого сектора в данной отрасли, создает перспективу возникновения острых проблем, связанных с регулярными запретами полетов воздушных судов в различных районах, и, как следствие, возникновению экономических потерь коммерческого сектора, занятого в сфере перевозки пассажиров. Подводя итог по данному вопросу, можно сказать, что создание отдельной международной организации по регулированию аэрокосмической навигации может послужить возможным решением вопроса универсального международно-правового подхода к регламентации выполнения аэрокосмических полетов (как суборбитальных, так и орбитальных), координации органов УВД и ЦУПов, обеспечивая безопасность при выполнении воздушных и аэрокосмических полетов.

Анализируя текущее направление работы Комиссии международного права ООН по кодификации международного права, можно выявить отсутствие деятельности Комиссии по отношению к международному воздушному праву. Следовательно, данный орган не уделяет должного внимания кодификации международного воздушного права, однако в описываемой отрасли существует немало вопросов, требующих систематизации существующих правовых норм в виде, например, международного обычая.

С точки зрения международного воздушного права остается неизменной проблема определения и делимитации космического пространства. На сегодняшний день не существует четко установленной границы между воздушным и космическим пространством, однако имеется международный правовой обычай, согласно которому границей воздушного пространства считается высота 100 км.

Известно, что этот вопрос не находит своего решения уже десятилетия по различным причинам, таким как отсутствие должного внимания международного

сообщества и Комиссии международного права ООН к данной проблематике, боязнь установления четкой регламентации в ущерб развитию мировой аэрокосмической отрасли, отсутствие согласия государств в данном вопросе.

В 2006 году на 45-й сессии Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях, государствам были представлены к обсуждению вопросы об определении и делимитации космического пространства. В 2010 году были заданы дополнительные вопросы относительно того, «Рассматривает ли правительство возможность определения нижнего предела космического пространства, признавая в то же время возможность принятия специального международного или внутреннего законодательства относительно миссий, осуществляемых объектом как в воздушном пространстве, так и в космическом пространстве?»<sup>181</sup>. Анализируя представленные ответы государств, можно говорить об отсутствии единогласного решения по данному вопросу.

Некоторые государства считают, что отсутствие правовой определенности в вопросе делимитации порождает риск возникновения споров между государствами в случае возникновения инцидентов в спорном пространстве. Государства, придерживающиеся функционального подхода к определению космической деятельности, напротив, не видят никаких серьезных причин для делимитации воздушного и космического пространства. В отношении такого вида деятельности как суборбитальные полеты, некоторые государства считают важным не принимать поспешных решений в вопросе разграничения воздушного и космического пространства. По их мнению, необходимо провести анализ деятельности развивающейся аэрокосмической навигации с целью выработки единого подхода к дальнейшему определению границы, разделяющей воздушное пространство от космического. Еще одним спорным моментом для аэрокосмической навигации

---

<sup>181</sup> См. подробнее: Документ ООН «Вопросы, касающиеся определения и делимитации космического пространства: ответы государств-членов. // A/AC.105/889/Add.10. [Электронный ресурс]. URL: [https://www.unoosa.org/pdf/reports/ac105/AC105\\_889Add10R.pdf](https://www.unoosa.org/pdf/reports/ac105/AC105_889Add10R.pdf). (Дата обращения: 30.09.2020 г.).

является международный обычай о признании права мирного пролета космических объектов через воздушное пространство иностранных государств. Данный вопрос тесно связан с проблемой классификации летательных аппаратов, предназначенных для суборбитальных полетов и прочей аэрокосмической деятельности, о которой было упомянуто ранее. Помимо прочего, как и с вопросом делимитации космического пространства, право мирного пролета космических объектов через воздушное пространство иностранных государств остается правовым обычаем.

Для разрешения вышеописанных вопросов и совершенствования международного воздушного права представляется разумным использование ресурсов международных межправительственных организаций и органов, таких как ИКАО и Комитет ООН по использованию космического пространства в мирных целях. Так как оба вопроса представляют собой основную проблему, связанную с преобразованием обычных норм в договорные, необходимо также привлечь ранее упомянутую Комиссию международного права ООН, так как именно этот орган занимается вопросами кодификации международного права. Иными словами, Комитет ООН по использованию космического пространства в мирных целях и ИКАО могут обратить внимание Комиссии международного права ООН на вопрос кодификации международного воздушного права, а также способствовать плодотворной работе в данном вопросе, предоставив широкую базу данных и накопленную информацию относительно существующей проблемы, тем самым сформировав единый механизм совместного взаимодействия с привлечением большого круга государств с целью установления четкого правового регулирования аэрокосмической навигации и разграничения воздушного и космического пространства.

Также ИКАО и Комитету ООН по использованию космического пространства в мирных целях стоит провести совместную работу для преобразования правового обычая о признании права мирного пролета космических объектов через воздушное



пространство иностранных государств в договорную норму. В данном случае подразумевается предложение государствам-участникам внести в свои национальные законодательства право мирного пролета космических объектов через суверенное воздушное пространство других государств. Трансформация данного права во внутреннее законодательство государств способно обеспечить гарантию его применения. Именно усилиями международных организаций можно добиться консенсуса в описываемых вопросах.

В отношении авиатранспортной отрасли все также актуальны предложения международных межгосударственных организаций по упрощению формальностей, повышению экономической эффективности и регулярности полетов. Однако, рассматривая текущие события в мире, которые особенно остро отразились на международной гражданской авиации, практически все последние предложения межправительственных организаций напрямую связаны с действиями по восстановлению отрасли гражданской авиации от последствий кризиса, связанного с пандемией коронавируса. Например, ИКАО в настоящий момент занимается распространением актуальной информации о Covid-19, выступая в качестве координатора взаимодействия между государствами-членами, региональными организациями и отраслевыми партнерами. ИКАО также координирует свои действия с Всемирной организацией здравоохранения и другими соответствующими организациями системы ООН для обмена информацией. При помощи общего взаимодействия международных организаций Целевая группа Совета ИКАО по восстановлению авиации разработала рекомендации по возобновлению деятельности международной авиатранспортной системы и согласованию глобальных усилий по ее восстановлению. Также, ИКАО разработала глобальную программу по улучшению планирования в целях повышения готовности к событиям в области здравоохранения, оказывающим влияние на авиационный сектор, такими как пандемия, а также совершенствованию мер реагирования на такие события.

Еще в 2018 году Международная организация гражданской авиации подготовила доклад о механизме сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения<sup>182</sup>. В этом докладе говорится о сотрудничестве ИКАО со Всемирной организацией здравоохранения, государствами-участниками ИКАО, Всемирной туристской организацией Организации Объединенных Наций (ЮНВТО), Международным советом аэропортов, Международной ассоциацией воздушного транспорта и другими организациями в целях подготовки проектов по повышению глобальной медицинской безопасности, в частности, по ускорению готовности к эпидемиям. Результатом сотрудничества было оказание помощи «по наращиванию потенциала аэропортов в области защитных мер против инфекционных болезней, переносимых прибывающими рейсами, путем предоставления руководящих указаний на конференции, проведенной совместной научно-исследовательской программой аэропортов (ACRP)»<sup>183</sup>. Помимо этого, ИКАО оказывала поддержку Всемирной организации здравоохранения, принимая участие в специальных практикумах в Африканском и Азиатско-Тихоокеанском регионах, оказывая содействие ВОЗ.

К сожалению, вспышка COVID-19 и быстрое распространение инфекции по всему земному шару создало беспрецедентную ситуацию, повлекшую за собой резкое сокращение спроса на авиаперевозки, и поставило под удар всю международную авиационную отрасль. По данным ИКАО, совокупный объем пассажирских перевозок в 2020 году снизился на 60 процентов<sup>184</sup>. По данным источника CAPA

---

<sup>182</sup> См. подробнее: ИКАО. Годовой доклад за 2018 год. // Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения. URL: <https://www.icao.int/annual-report-2018/Pages/RU/implementation-support-global-partnerships-capsca.aspx>. (Дата обращения: 30.09.2020 г.).

<sup>183</sup> См. там же

<sup>184</sup> Официальный сайт Международной организации гражданской авиации. URL: <https://favt.gov.ru/public/materials/c/d/d/1/7/cdd17ba627d18851bd9b4bf81394151c.pdf> (Дата обращения: 20.06.2021 г.).

прогнозировалось огромное число процессов банкротства авиакомпаний в случае отсутствия предоставления существенной государственной поддержки<sup>185</sup>.

Стоит отметить, что возникший кризис в авиационной отрасли наглядно отразил существующие недостатки взаимодействия между государствами и международными организациями в процессе принятия скоординированных мер по решению чрезвычайных проблем в непредвиденных ситуациях. Совместные решения государств во время разгара пандемии могли бы сократить ущерб, нанесенный авиационной отрасли. Однако, как показали последние события, смешанные и вариативные высказывания и решения представителей разных государств привели к тому, что каждое государство принимало определенный план действий, не учитывая интересы соседних стран и международных торговых партнеров. В попытках принять подходящие для своей страны решения, как отражение превалирования национальных интересов над сотрудничеством, правительства поставили под угрозу не только развитие международных воздушных перевозок, но и всей авиационной отрасли и существование отдельных субъектов в данной отрасли (ярким примером является беспрецедентное заявление Президента США Дональда Трампа об отмене доступа к авиалиниям для 26 европейских стран. Европейский Союз осудил принятые Президентом США меры, так как они были приняты «в одностороннем порядке и без консультаций»)<sup>186</sup>. Создание в 1944 году основ мировой функционирующей системы международных воздушных перевозок и установление глобальной системы безопасности полетов под эгидой ИКАО тем не менее демонстрирует невозможность или нежелание большинства правительств выходить за рамки базового протекционизма. На данный момент усилия большинства международных организаций, связанных с авиационной отраслью, прикладывают максимальные усилия для создания общего механизма принятия мер. В этой связи, такие

---

<sup>185</sup> CAPA-Centre for Aviation. Official Site. URL: <https://centreforaviation.com/about/leadership> (Дата обращения: 30.09.2020 г.).

<sup>186</sup> Coronavirus: Trump suspends travel from Europe to US. // Официальный сайт BBC News. 12.03.2020. URL: <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-51846923> (Дата обращения: 01.10.2020 г.).

международные организации, как ИКАО, разрабатывают учебные мероприятия, направленные на помощь полномочным органам государств в реализации положений ИКАО. Также постепенно создается механизм отчетности и координации государств и международных организаций в свете пандемии коронавирусной инфекции.

Очевидно, что единственным верным решением видится установление диалога между правительствами разных стран в целях закрепления сотрудничества для выхода из кризисного положения авиаотрасли и дальнейшего удовлетворения мировых социальных и экономических потребностей в этой сфере. Генеральный секретарь ИКАО д-р Фан Лю на отраслевом совещании по вопросу «Восстановление воздушного сообщения» отметила важность совместных усилий государств-участников Чикагской конвенции 1944 г. «использования разумной синергии между целями в области воздушного транспорта и принимаемыми в настоящее время мерами в области общественного здравоохранения»<sup>187</sup>.

Говоря о непосредственной деятельности ИКАО в регулировании существующей ситуации и совершенствовании авиационной отрасли стоит упомянуть о выпущенном Международной организацией гражданской авиации Руководстве по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях, подготовленное членами Соглашения о сотрудничестве по предотвращению и управлению событиями в области общественного здравоохранения в гражданской авиации (Collaborative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation – CAPSCA)<sup>188</sup>.

Целью такого Руководства является не только внедрения инструкции и системы тестирования на COVID-19, но и проведение оценки рисков с использованием

---

<sup>187</sup> Официальный сайт Международной организации гражданской авиации. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/ICAO-Secretary-General-highlights-importance-of-ICAO-pandemic-role-responses-to-industry-routes-event.aspx> (Дата обращения: 01.10.2020 г.).

<sup>188</sup> См.: Руководство по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях. // ICAO DOC 10152.

эпидемиологических критериев, а также, что является самым важным, обмен информацией между государствами результатами проведения оценки. Помимо Руководства, Международная организация гражданской авиации одобрила новые инструкции, подготовленные Целевой группой по восстановлению авиации для международного воздушного транспорта.

Президент Совета ИКАО Сальваторе Шаккитано комментирует факт того, что «Быстрые темпы развития глобальной ситуации требуют своевременной подготовки целенаправленного инструктивного материала для оказания эффективной поддержки государств в их усилиях по сдерживанию пандемии при одновременном продолжении работы по перезапуску и восстановлению авиации»<sup>189</sup>. Помимо вопросов эффективного тестирования на наличие вируса, в инструкциях подробно описаны и даны материалы в отношении использования предметов общественной гигиены и соблюдения общественной гигиены в аэропортах и на борту воздушных судов. Не менее важным разделом инструкции является сотрудничество по введению санитарных коридоров. Формирование санитарных коридоров возникает в случаях, когда два или несколько государств принимают соответствующие меры по взаимодействию и открытию друг для друга границ. Отдельно даны инструкции по обеспечению безопасности полетов воздушных судов. Это касается пилотов и других членов экипажа, которые по причине эпидемии длительный период не работали. В таком случае, для обеспечения безопасности полетов появилась необходимость проведения переподготовки летного состава, либо создание условий (специальных тренажеров имитации полета и др.) в целях поддержания опыта и должной квалификации персонала. Это также касается сотрудников аэропортов и авиадиспетчеров.

---

<sup>189</sup> См.: ICAO Council endorses new updates to COVID-19 global aviation recovery guidelines. // ICAO News Release. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2020fix/COM.76.20.EN.PDF> (Дата обращения 01.10.2020 г.).

Разумеется, что подводить итоги беспрецедентного кризиса авиационной отрасли, вызванной пандемией коронавирусной инфекции, рано, тем не менее уже сейчас, помимо категорий «Safety», подразумевающую безопасность полетов в техническом аспекте и «Security», т.е. защищенность отрасли от актов незаконного вмешательства, можно предложить новую категорию безопасности – обеспечение безопасности здоровья («Health»). Эпидемиологическая обстановка в мире показала, насколько острой может быть эта проблема. Более того, данный прецедент в действительности приводит к тому, что вся авиационная отрасль вынуждена пересмотреть свою ответственность и обязанности в отношении обеспечения безопасности международных полетов. На данный момент поднимается проблема восстановления общественного доверия к международным воздушным перевозкам и возвращения статуса самого безопасного способа передвижения, не упуская, при всем этом, развитие и изменение отрасли в сторону улучшения, чтобы иметь возможность справиться с новыми вызовами в будущем, которые могут возникать. На протяжении многих лет задачей большого количества международных авиационных организаций была разработка различных мер, способствующих безопасности международных полетов с технической точки зрения. Работа над созданием международно-правовых норм требовала временных затрат на их оптимизацию и анализ. Тем не менее, в течение нескольких недель после распространения коронавирусной инфекции в Европе, механизм защитных мер никак не смог помочь авиационной отрасли в решении проблемы мирового масштаба беспрецедентного характера.

Также, возникшая ситуация эпидемиологического характера привела к «побочным» проблемам, изначально не лежащим на поверхности. Это касается, например, требования к пилотам регулярно совершать полеты в целях поддержания действительности своих лицензий. В период международного локдауна, когда рейсы были отменены, количество летных часов у пилотов резко сократилось. В таких условиях поддержание необходимого количества часов налета у пилотов

представляется трудновыполнимой задачей. То же самое касается и авиационного персонала в целом. Многие авиакомпании не проводят аудиторные занятия и занятия на тренажерах, что влечет за собой снижение навыков профессионалов в авиационной отрасли<sup>190</sup>. В настоящий момент ИКАО занимается пересмотром инструктивного материала и рекомендаций в отношении принятия мер реагирования на пандемию и восстановления после нее. В пересмотренных утвержденных рекомендациях имеется информация об упрощении доступа к учебным центрам, где имеются тренажерные устройства имитации полетов. Также, Организация рекомендует сохранение квалификации на основе занятий на тренажерных устройствах.

Практика авиакомпаний в кризисный период показала, что многие воздушные суда, предназначенные и сертифицированные для безопасной перевозки пассажиров, были быстро переоборудованы для перевозки грузов в целях доставки срочно необходимых средств защиты и прочего медицинского оборудования. В этом случае также актуализировалась важность регулярной и тщательной дезинфекции воздушных судов. В целях быстрого решения проблемы Европейское агентство авиационной безопасности предложило и санкционировало новые конфигурации для перевозки грузов на пассажирских сидениях. Также была предложена идея использования гибридных конфигураций, которая была отвергнута организацией Евроконтроль, чтобы не подвергнуть пассажиров риску от возможного ущерба<sup>191</sup>. Стоит подчеркнуть, что принятие быстрых скоординированных решений не должно противоречить первостепенным мерам безопасности, чтобы не нанести возможный непредвиденный ущерб отрасли.

На региональном уровне Европейское агентство авиационной безопасности, при сотрудничестве с Европейским центром профилактики и контроля заболеваний,

---

<sup>190</sup> См. подробнее: Review of Aviation Safety Issues Arising from the COVID-19 Pandemic. // European Union Aviation Safety Agency (EASA). 6 p.

<sup>191</sup> “Life beyond COVID-19 – How will aviation need to change?” // Official site Eurocontrol. URL: <https://www.eurocontrol.int/article/life-beyond-covid-19-how-will-aviation-need-change> (Дата обращения: 16.11.2020 г.).

опубликовало Протокол авиационной безопасности здоровья (Aviation Health Safety Protocol), где изложены и определены различные меры, которые должны принимать аэропорты и авиакомпании в целях безопасного возобновления операционной деятельности и сведения к минимуму возможности распространения коронавирусной инфекции<sup>192</sup>.

В Протоколе авиационной безопасности здоровья прописаны рекомендации по принятию профилактических мер на каждом этапе международной перевозки, начиная с прибытия пассажиров в аэропорт, заканчивая их прибытием в место назначения. В качестве основных мер рекомендуется использование средств индивидуальной защиты (перчатки, маски) на протяжении всего полета, соблюдение социальной дистанции, не превышающей одного метра, постоянный инструктаж пассажиров о соблюдении профилактических мер. В Протоколе рекомендуется поощрение в максимально возможной степени вакцинации эксплуатантов воздушного судна и летного персонала. Прописаны правила проведения последовательной очистки и дезинфекции на борту воздушного судна. Отдельно освещено руководство об использовании теплового скрининга (проверка температуры тела при помощи специальной камеры) пассажиров. Также в Протоколе прописаны меры, которые необходимо принять в случае, когда после взлета у пассажира проявляются симптомы, совместимые с Covid-19.

Сбор данных за летний период 2020 года показал, что Протокол успешно справился со своей задачей, однако также подчеркивалось расхождение ожидаемого пассажирооборота с фактическим (ожидаемый пассажирооборот был выше), что еще раз подчеркивает проблему доверия общества к воздушным перевозкам.

---

<sup>192</sup> См.: EASA. COVID-19 Aviation Health Safety Protocol. // Operational Guidelines for the management of air passengers and aviation personnel in relation to the COVID-19 Pandemic. URL: <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/covid-19-aviation-health-safety-protocol> (Дата обращения: 16.11.2020 г.).



Тем самым можно отметить, что проблема распространения вируса не может являться причиной смягчения или нарушения стандартов, обеспечивающих авиационную безопасность. В данном случае уязвимость авиационной отрасли в отношении безопасности с технической точки зрения дополнилась уязвимостью авиационного сектора в отношении безопасности здоровья пассажиров и персонала, обслуживающего международные воздушные перевозки.

Рассматривая деятельность международных авиационных организаций, стоит выделить плодотворную работу Европейского Агентства Авиационной Безопасности и организацию Евроконтроль по взаимодействию и быстрому обмену информации в целях принятия критически важных решений в период кризиса. Резюмируя вышесказанное можно сделать вывод об актуальности обеспечения безопасности здоровья, которую, как показали последние события, можно считать неотъемлемым элементом авиационной безопасности.

На региональном уровне межправительственные организации также выполняют свою деятельность по совершенствованию международного воздушного права. Например, Европейская конференция гражданской авиации создают специальные органы - Целевая группа по инструктивным материалам, Техническая целевые группы и др. Целью таких групп является предоставление рекомендаций по политике и внедрению различных нормативных требований в области авиационной безопасности. Так, наиболее актуальным является деятельность целевой группы по инструктивным материалам ЕКАК по созданию и разработке новых приложений к документу ЕКАК «Политика ЕКАК в области содействия гражданской авиации». В новых приложениях планируется внедрение обновленной системы проверки данных пассажиров, включая проверку данных организаций, участвующих в грузовых авиаперевозках<sup>193</sup>. Техническая целевая группа ЕКАК, благодаря опыту ее участников

---

<sup>193</sup> Официальный сайт Европейской конференции гражданской авиации (ЕКАК). URL: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/security-programme-management-group-spmg/guidance-material-task-force-gmtf> (Дата обращения 15.06.2021 г.).

и взаимодействия с государствами Европейского региона, разработали приложения к Общей методологии тестирования систем обнаружения взрывчатых веществ, как для багажа, так и для ручной клади<sup>194</sup>.

Резюмируя, стоит сказать о том, что вышеназванные группы стараются активно работать над распространением передовой практики и обменом опытом с государствами-членами ЕКАК. Таким образом, создав определенную площадку, на которой встречаются государства с разным уровнем знаний в области авиационной безопасности, в рамках открытого диалога под эгидой ЕКАК происходит обсуждение по разработке, чтению, анализу, обзору и улучшению документов.

Исторически так сложилось, что закрепленные в национальных законодательствах развитых стран правовые нормы находят свое дальнейшее отражение в нормах международного воздушного права. Это происходит по причине опережения национального воздушного законодательства передовых государств. Данный процесс затрагивает не только международное воздушное право. Среди ученых уже высказывалась похожая точка зрения: «Взаимодействие систем международного и внутригосударственного права складывается и вытекает из фактического первичного влияния государственного права на международное в процессе формирования его норм»<sup>195</sup>.

Существуют примеры, когда международные межправительственные авиационные организации взаимодействуют непосредственно с органами определенного правительства, как это можно отметить в случае с сотрудничеством Европейского Агентства Авиационной Безопасности и Управления гражданской авиации Сингапура (Civil Aviation Authority of Singapore CAAC) в целях создания

---

<sup>194</sup> Официальный сайт Европейской конференции гражданской авиации (ЕКАК). URL: [https://www.ecac-ceac.org/images/news/news-point/ECAC-NewsPoint\\_2020\\_01.pdf](https://www.ecac-ceac.org/images/news/news-point/ECAC-NewsPoint_2020_01.pdf) (Дата обращения 15.06.2021 г.).

<sup>195</sup> См.: Хабриева Т.Я. Основы взаимодействия международного и национального права // Влияние международного права на национальное законодательство / Отв. ред. Т.Я. Хабриева, Ю.А. Тихомиров. М., 2007. С.2.

эффективного процесса сертификации различных типов воздушных судов<sup>196</sup>. Суть такого сотрудничества между EASA и CAAC заключается в обновлении двустороннего соглашения, где был закреплён упрощенный механизм проверки сертификатов типов воздушных судов EASA. Так, в вышеупомянутом соглашении была добавлена поправка, позволяющая обеим сторонам взаимодействовать в вопросах внедрения различных инноваций, таких как самолеты вертикального взлета и посадки (данные летательные аппараты способны взлетать и садиться при нулевой горизонтальной скорости, используя тягу двигателя, направленную вертикально).

Данный пример ярко демонстрирует плюсы тесного сотрудничества и постоянной коммуникации государств с международными организациями. Налаживание диалога и общая работа над нормативными актами способствует не только выходу большого количества современной продукции и технологий за пределы какого-либо государства или региона, но и позволяет некоторым странам развиваться в качестве центра передового опыта в авиационной отрасли, что не может не влиять на последующее использование такого опыта при разработке стандартов и рекомендаций. Кроме того, стоит особенно подчеркнуть важность сотрудничества международных организаций с развитыми странами в вопросах гражданской авиации.

На сегодняшний день практикой тесного сотрудничества с авиационными властями развитых стран пользуются региональные международные организации, находящиеся преимущественно в Европе. Данное наблюдение позволяет сделать вывод о желательном применении данной практики сотрудничества универсальными и региональными международными организациями.

---

<sup>196</sup> См. подробнее: EASA and CAAC Deepen Cooperation to make aircraft type certification process more efficient for industry. // Official site of European Union Aviation Safety Agency.

### **§3.2. Предложения международных неправительственных авиационных организаций по совершенствованию международного воздушного права**

Рассматривая актуальные предложения международных межправительственных организаций по совершенствованию международного воздушного права, можно отметить сильные и слабые стороны практически каждого решения или механизма, в котором участвуют ранее упомянутые субъекты. Однако одним из самых больших недостатков межправительственных организаций является нехватка знаний о практической деятельности структур гражданской авиации.

Данный недостаток отражается на разработке возможных практических решений проблем в сфере международного воздушного права. Более того, отсутствие практического опыта может привести не только к созданию нежелательных прецедентов, принятию неверных решений в любой период времени (докризисный, кризисный или посткризисный), но и к значительным трудностям и бюрократической волоките, препятствуя развитию всей отрасли, либо оптимизации большей части ее процессов.

В данном случае недостаток опыта может быть нивелирован организациями, членами которых являются физические и юридические лица, занимающиеся практической деятельностью и обеспечивающие регулярные, эффективные и безопасные воздушные перевозки пассажиров и грузов. Как было продемонстрировано в первой главе данного исследования, неправительственных организаций, члены которых обладают колоссальным практическим опытом, вполне достаточно, чтобы разрешить актуальные проблемы современной системы международной гражданской авиации, в области международных перевозок грузов и почты и т.д.

Тем не менее, довольно долгое время к заявлениям международных неправительственных авиационных организаций не прислушивались, либо попросту

не принимали во внимание их рекомендации. Анализируя события, происходящие в сфере международной гражданской авиации, можно отметить возрастающую роль неправительственных организаций на международных площадках.

Международные неправительственные организации зачастую обладают статусом наблюдателей, который позволяет не только высказывать свою позицию и делиться своим мнением, но также предлагать возможные решения в области международного воздушного права и гражданской авиации в рамках системы ООН, в частности – ИКАО. Более того, учитывая множество событий за последнее десятилетие, роль международных неправительственных организаций существенно возросла.

Количество международных объединений по различным аспектам описываемой отрасли выступают с предложениями в целях совершенствования международного воздушного права, созданием и постоянным обновлением правовой базы для упрощения формальностей и улучшения показателей эффективности различных процессов. По причине того, что неправительственные организации не имеют своего голоса на международной арене, а также они не могут создавать международные нормативно-правовые акты, такие организации используют свои ресурсы для продвижения своих предложений. Зачастую самым эффективным способом продвижения своих рекомендаций для неправительственных объединений является их тесное сотрудничество с международными межправительственными организациями. Взаимодействие с организациями, членами которых являются правительства разных стран, не раз показало эффективность вынесения рекомендаций, которые впоследствии были отражены в виде международных стандартов или договорных обязательных норм.

Примеры успешного взаимодействия неправительственных авиационных объединений с межправительственными организациями в целях внесения предложений по совершенствованию международного воздушного права были

частично приведены в предыдущих главах. Одним из наиболее ярких примеров было сотрудничество Международной ассоциации воздушного права с Европейским агентством авиационной безопасности по созданию и продвижению совместной кампании против недисциплинированных пассажиров. Как уже было сказано ранее, эта кампания также повлияла на пересмотр Токийской конвенции 1963 г.<sup>197</sup>

Проблема недисциплинированных пассажиров всегда была актуальной, что говорит о необходимости постоянного пересмотра и обновления правового руководства по взаимодействию с пассажирами, нарушающими порядок. С этой целью, в 2019 году ИКАО воспользовалась опытом неправительственной организации ИАТА, совместно выпустив новое руководство по предотвращению и регулированию проблем с нарушающими порядок пассажирами<sup>198</sup>.

Основная цель этого руководства заключается в том, чтобы поспособствовать принятию государствами соответствующих, согласованных и эффективных правовых мер для устранения и предотвращения возможных неприятных инцидентов с участием недисциплинированных пассажиров при выполнении международных воздушных перевозок. Как заявил генеральный секретарь ИКАО Фан Лю: «Неуправляемое и деструктивное поведение пассажиров может представлять явную угрозу безопасности воздушному судну, летному экипажу и другим пассажирам... Это также может привести к сбоям, ведущим к большим финансовым затратам для авиакомпаний и пассажиров в ситуациях, когда воздушное судно будет необходимо перенаправить для урегулирования таких инцидентов»<sup>199</sup>.

---

<sup>197</sup> Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов. Подписана в Токио 14 сентября 1963 года. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/crimes\\_ aboard.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/crimes_ aboard.shtml) (Дата обращения: 16.11.2020 г.).

<sup>198</sup> Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers. // ICAO Doc. 10117.

<sup>199</sup> См. подробнее: ICAO and IATA launch new guidance supporting the prevention and management of unruly and disruptive passengers. // Official site of ICAO. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-and-IATA-launch-new-guidance-supporting-the-prevention-and-management-of-unruly-and-disruptive-passengers.aspx> (Дата обращения: 16.11.2020 г.).

Генерального секретаря ИКАО также дополнил генеральный директор ИАТА Александр де Жуниак. Он добавил, что «повышение безопасности является общей целью правительств и авиакомпаний, и предотвращение недисциплинированного и деструктивного поведения на рейсах – один из важнейших составляющих выполнения данной цели». Он также добавил, что «ИАТА приветствует сегодняшнее новое руководство, которое призвано помочь государствам в борьбе с нарушающими дисциплину пассажирами в соответствии с их собственным национальным законодательством»<sup>200</sup>. Тем самым, Международная ассоциация воздушного транспорта призывает правительства ратифицировать Монреальский протокол 2014 года. ИАТА ожидает, что обновленное руководство также сможет побудить большое количество стран ратифицировать данный протокол. Ратификация этого документа позволит обеспечить наличие необходимых юридических инструментов для судебного преследования небольшого количества пассажиров, которые нарушают общий порядок и дисциплину во время международной воздушной перевозки. Кроме того, организация зачастую выступает за применение гражданских и административных норм для привлечения к ответственности таких пассажиров.

Стоит также отметить факт того, что наиболее эффективным методом донесения информации международными неправительственными авиационными организациями до межправительственных организаций является приведение аналитических данных и отчетов, реально отражающих имеющуюся ситуацию по тому или иному вопросу. Так, в рамках темы о правовых мерах в отношении пассажиров, нарушающих дисциплину, ИАТА подготавливала отчеты, в которых регистрируются инциденты и приводится статистика. Например, в одном из отчетов было установлено, что в 2017 году на каждые 1053 рейса в среднем приходится как минимум один инцидент с участием недисциплинированных пассажиров. А за период

---

<sup>200</sup> См. подробнее: ICAO and IATA launch new guidance supporting the prevention and management of unruly and disruptive passengers. // Official site of ICAO. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-and-IATA-launch-new-guidance-supporting-the-prevention-and-management-of-unruly-and-disruptive-passengers.aspx> (Дата обращения: 16.11.2020 г.).

с 2007 по 2017 год в ИАТА зарегистрировало более 66 000 инцидентов<sup>201</sup>. Приводя различные данные, авиакомпании выражали обеспокоенность учащением и серьезностью возникающих инцидентов, связанных с насилием в отношении членов экипажа и других пассажиров. Данный пример ярко отражает сильную сторону международных неправительственных авиационных организаций – практическую деятельность.

Не менее важным и актуальным предложением является совместная с Международным советом аэропортов и ИКАО разработка специальных программ по обеспечению безопасности в аэропортах и упрощению формальностей в операционной деятельности аэропортов. Например, взаимодействие вышеназванных организаций привело к разработке новой квалификационной программе для специалистов по безопасности полетов в аэропортах (Airport Safety Professional – ASP)<sup>202</sup>. Эта программа нацелена на повышение уровня соблюдения международными аэропортами требований ИКАО и оказание поддержки в восстановлении отрасли после пандемии. Задачей программы является обучение старших менеджеров (руководителей) аэропортов и регулирующих органов аэропортов и получение глубокого понимания соответствующих стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, относящихся к деятельности аэропортов. Предполагается, что обучение принесет ценный вклад в поддержание передовых отраслевых практик Международного совета аэропортов. Само собой, основной упор в данной программе ставится на обеспечение должного уровня безопасности в аэропортах. Это не первая успешная совместная программа ИКАО и МСА. Еще в 2007 году обе организации сотрудничали в рамках глобальной программы по аккредитации специалистов по управлению аэропортами. Данная программа помогла повысить уровень квалификации сотрудников международных аэропортов по всему миру. На данный

---

<sup>201</sup> Unruly Passengers. IATA Official Site. URL: <https://www.iata.org/en/policy/consumer-pax-rights/unruly-passengers/> (Дата обращения 16.11.2020 г.).

<sup>202</sup> Global ACI-ICAO Airport Safety Professional (ASP) designation programme. ACI Official Site. URL: <https://aci.aero/global-training/programmes/aci-icao-airport-safety-professional-asp-designation-programme/> (Дата обращения: 16.11.2020 г.).



момент также актуальной является совместная программа ИКАО и МСА по оценке аэропортов в отношении соответствия мер по охране здоровья рекомендациям Рабочей группы Совета ИКАО в отношении восстановления отрасли после пандемии. Программа носит название ACI Airport Health Accreditation<sup>203</sup>.

Как и в случае с ИАТА, сотрудничество с МСА не ограничено совместным созданием программ по улучшению механизма обеспечения безопасности и упрощения формальностей во всех аэроузлах мира. Международный совет аэропортов в списке своих основных задач устанавливает не только сотрудничество с другими международными межправительственными и неправительственными организациями, представлении и выражении своих интересов, но и взаимодействие с органами, создающими и принимающими международные нормативно-правовые акты. Коммуникация с регулирующими и законодательными органами является одной из самых приоритетных задач организации. Интересной особенностью Международного совета аэропортов является их возможность, благодаря непосредственно ежедневной практической деятельности, выявлять положительные примеры и своевременно докладывать их таким организациям как ИАТА, ИКАО и Евроконтроль.

По причине того, что члены Международного совета аэропортов обладают колоссальным практическим опытом в операционной деятельности международных аэропортов, данная организация регулярно подготавливает отчеты со статистикой на основании своей деятельности. Стоит отметить, что большая часть таких отчетов нацелена на раскрытие и отражение экономической составляющей международных аэропортов (показатели доходов по аэровокзалам), тем не менее организация выпускает отчеты по загруженности аэропортов, качеству предоставляемых услуг и т.д. Эффективное решение большинства проблем, связанных с функционированием

---

<sup>203</sup> Airport Health Accreditation (AHA). ACI Official Site. URL: <https://www.aci-asiapac.aero/advocacy/facilitation/airport-health-accreditation> (Дата обращения: 16.11.2020 г.).

аэропортов, не представляется возможным без участия и обмена опытом с МСА. Например, при создании Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации, затрагивающих операционную деятельность аэропортов (Приложение 14 и Приложение 9 к Конвенции), был необходим практический опыт такой организации, как Международный совет аэропортов. В дальнейшем мониторинг за выполнением сформированных и принятых государствами международных стандартов входит в компетенцию ИКАО. Отсюда следует, что для успешного выполнения данной функции, а также деятельности по совершенствованию международных стандартов, Международной организации гражданской авиации необходимо тесное сотрудничество с Международным советом аэропортов. Тем самым можно сказать, что участие МСА является необходимым не только на стадии создания международных нормативно-правовых норм, но и на протяжении всего процесса правового регулирования текущей деятельности международных аэропортов.

Тем не менее можно говорить о том, что помощь таких международных организаций как МСА в вопросах разработки и принятия международных стандартов относится только к предписывающему виду стандартов. Известно, что на практике все международные стандарты подразделяют на три основных вида: Предписывающие стандарты (*prescriptive standards*); стандарты, ориентированные на достижение результата (*performance-based standards*); и смешанный вид стандартов<sup>204</sup>. В отношении предписывающих стандартов А.А. Баталов выражает свое мнение следующими словами: «Предписывающие стандарты четко определяют (предписывают), какие действия необходимо выполнить, либо какие технические средства должны быть использованы, либо каким требованиям должны соответствовать организации, объекты инфраструктуры гражданской авиации или члены экипажей воздушных судов. Данный вид международных стандартов наиболее часто используется ИКАО для регулирования различных вопросов деятельности

---

<sup>204</sup> Баталов А.А. Источники международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики. // Московский журнал международного права, 2020. № 3. С. 64-90.

гражданской авиации, поскольку во многих случаях они являются единственным эффективным средством достижения единообразия различных правил и процедур, принимаемых государствами – членами ИКАО...Процесс разработки и принятия международных стандартов занимает приблизительно два года и с учетом положений Чикагской конвенции 1944 г. и практики, сложившейся в рамках ИКАО, состоит из следующих этапов: 1 – инициатива разработки новых или изменения существующих международных стандартов может исходить от широкого круга органов и субъектов, включая государства-члены ИКАО, Ассамблею, Совет, Аэронавигационную комиссию (далее – АНК), Секретариат и комитеты ИКАО, а также различные международные организации»<sup>205</sup>.

Соглашаясь с данным высказыванием, стоит также подчеркнуть, что именно международные неправительственные организации имеют возможность эффективно обсуждать международные стандарты, помогать в их разработке, распространять их в тех местах, где это необходимо (аэропорты, авиакомпании и т.д.), а также обучать персонал и повышать их квалификацию для того, чтобы соответствовать принятым стандартам. Предписывающие стандарты являются самыми распространенными и содержатся практически во всех Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., где подробно описываются международные стандарты в отношении правил полетов (Приложение 2 «Правила полетов»)<sup>206</sup>, расследований авиационных происшествий (Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов»)<sup>207</sup>, выдаче свидетельств (Приложение 1 «Выдача

---

<sup>205</sup> Баталов А.А. Источники международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики. – Московский журнал международного права, 2020 № 3. С. 64-90.

<sup>206</sup> Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года «Правила полетов». 10-е изд. ИКАО, 2005. С.3-3.

<sup>207</sup> Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года «Расследование авиационных происшествий и инцидентов». 11-е изд. ИКАО, 2016. С. 6-3.

свидетельств авиационному персоналу»)<sup>208</sup>, эксплуатации воздушных судов (Приложение 6 «Эксплуатация воздушных судов») и другие<sup>209</sup>.

Как уже было указано ранее, отрасль международной гражданской авиации на данный момент столкнулась с беспрецедентным кризисом, который не только пошатнул основы всей системы международных воздушных перевозок, но и принес колоссальные экономические потери. Однако международное сообщество верит в быстрое восстановление отрасли и ее не менее быстрый рост в сторону улучшения в отношении мер безопасности, обновления нормативно-правовой базы и, естественно, технологического усовершенствования. Внедрение новых технологий в авиационной отрасли является актуальной темой, обсуждаемой на уровне международных организаций. Так, на 76-ом ежегодном Общем собрании ИАТА (Annual General Meeting или AGM) и в ходе Берлинского авиационного саммита AeroDays 2020, президент Совета ИКАО Сальваторе Шаккитано выступил с речью, где неоднократно подчеркнул важность внедрения инноваций для устойчивого развития всей системы гражданской авиации в целом<sup>210</sup>. Он отмечает, что «искусственный интеллект, блокчейн и многие другие инновационные технологии также будут неотъемлемой частью эволюции, и это также потребует изменений в том, как регулирующие органы и разработчики стандартов оценивают и внедряют инновации для достижения всеобщего блага»<sup>211</sup>.

Обращаясь к отчетам ИКАО за 2019 год можно также отметить имплементацию современных технологий в отрасли, развивающих международную авионавигацию, обеспечивающих авиационную безопасность на новом уровне, улучшающих

---

<sup>208</sup> Приложение 1 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года «Выдача свидетельств авиационному персоналу». 12-е изд. ИКАО, 2018. С. 2-6.

<sup>209</sup> Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года «Эксплуатация воздушных судов». Часть 1. 11-е изд. ИКАО, 2018. С. 6-19 (с учетом письма Генерального секретаря ИКАО всем государствам-членам ИКАО № AN 11/1.3.32-20/18 от 7 апреля 2020 г.).

<sup>210</sup> См. подробнее: Annual General Meeting // IATA Official Site. URL: <https://www.iata.org/en/events/agm/>. (Дата обращения: 16.11.2020 г.).

<sup>211</sup> ICAO President underscores importance of solidarity, innovation and sustainability to sectoral recovery strategies. // ICAO News Release. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2020fix/COM.80.20.EN.pdf> (Дата обращения 16.11.2020 г.).

методологию обучения квалифицированного персонала. В отчете также говорится об активном внедрении беспилотных авиационных систем<sup>212</sup>.

В своей статье «Источники международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики» А.А. Баталов отмечает следующее: «Вышеуказанные обстоятельства, связанные с развитием и современным состоянием авиационной отрасли, конечно, не могут не влиять на способы правового регулирования межгосударственных отношений в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской авиации, а также на процессы создания норм международного воздушного права. Эти способы правового регулирования, как представляется, в некоторой степени, уникальны и характеризуются следующими особенностями:

- сокращение сроков и упрощение процесса создания и изменения норм международного воздушного права;
- широкое участие высококвалифицированного экспертного сообщества в разработке и обсуждении норм международного воздушного права;
- сбалансированное сочетание норм в процессе регулирования деятельности международной гражданской авиации с актами, носящими рекомендательный характер»<sup>213</sup>.

Несомненно, можно согласиться с высказыванием А.А Баталова в отношении вышеописанных особенностей. Обращая внимание на второй пункт данного высказывания, можно дополнить, что именно международные неправительственные авиационные организации могут выступать и выступают в качестве высококвалифицированного экспертного сообщества.

---

<sup>212</sup> World Civil Aviation Report. Vol.3 Montreal, 2019. P.34,140,188,219.

<sup>213</sup> См.: Баталов А.А. Источники международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики. – Московский журнал международного права, 2020 № 3. С. 64-90.

Хорошим примером внесения актуальных предложений со стороны неправительственных авиационных объединений служит организация Международный совет деловой авиации (далее – ИВАС). Как было описано в главе 1 настоящей диссертации, ИВАС довольно часто выступает со своим экспертным мнением не только в вопросах деловой, но всей отрасли гражданской авиации. Наиболее активную позицию данная организация занимает в отношении вопросов использования экологически чистого авиационного топлива (SAF).

Также Международный совет деловой авиации уделяет большое внимание безопасности наземного обслуживания. Примечательно, что Европейское агентство авиационной безопасности взяло на себя управление стандартами авиационной безопасности в отношении наземного обслуживания в европейском регионе. EASA обновила уже существующий базовый регламент 2018/1139 включив вопросы наземного обслуживания, что повлекло за собой начало нормотворческого процесса, а именно разработке свода правил наземного обслуживания. Так как данный проект находится на стадии разработки, публикация результатов планируется не раньше конца 2021 года.

Однако регулирование вопросов наземного обслуживания уже имеется в международном стандарте обслуживания деловой авиации (International standard for business aviation handling или IS-BAH), разработанном ИВАС. Более того, некоторые компетентные органы, проверившие системы управления безопасностью компании Jet Aviation, которые соответствуют стандартам IS-BAH, были впечатлены уровнем проработанности стандарта<sup>214</sup>. С производственной точки зрения нет необходимости в излишних временных и материальных расходах, чтобы разрабатывать свод правил наземного обслуживания, так как сам стандарт, либо его полностью апробированная основа, уже существует в практике Международного совета деловой авиации. Стоит

---

<sup>214</sup> Towards a fairer ground handling sector in Europe. // Business airport international. URL: <https://www.businessairportinternational.com/features/towards-a-fairer-ground-handling-sector-in-europe.html> (Дата обращения: 17.11.2020 г.).

добавить, что на международном уровне работой по разработке стандартов наземного обслуживания занималась ИКАО.

В конце ноября 2019 года Международная организация гражданской авиации выпустила документ 10121, где были перечислены отраслевые стандарты, которые в настоящее время применимы в качестве руководства для государств<sup>215</sup>. В разработке этих стандартов участвовал и директор программы IS-ВАН. Данная ситуация наглядно иллюстрирует возможные выгоды от тесного сотрудничества межгосударственных организаций с неправительственными авиационными объединениями.

Можно привести огромное количество разнообразных примеров активного участия международных неправительственных авиационных организаций в совершенствовании международного воздушного права и всей системы международной гражданской авиации, посредством внесения и обсуждения предложений, отражающих актуальную потребность в регулировании различных вопросов, будь то безопасность международных перевозок, их регулярность и эффективность с точки зрения авиатранспортной отрасли, аэронавигационная деятельность и многое другое. Однако неоспоримым фактом является то, что в нынешних реалиях, взаимодействие с неправительственными организациями, обладающими бесценным практическим опытом, является не только верной и надежной стратегией по выходу отрасли из тяжелого кризиса, но и дальнейшего устойчивого развития, подразумевающего рост пассажирооборота, улучшение безопасности, упрощения формальностей и внедрения инновационных технологий. В данном случае синергетический эффект от сотрудничества межправительственных и неправительственных организаций является ключевым принципом дальнейшего

---

<sup>215</sup> Manual on Ground Handling. 1<sup>st</sup> Edition, 2019. // ICAO Doc.10121.

развития всей отрасли международного воздушного транспорта и международного воздушного права.

На основе рассматриваемой информации было бы разумным внедрить на международном уровне концепцию использования передового опыта таких международных неправительственных авиационных организаций, как, например, Международный совет деловой авиации, во время процесса создания и разработки международных стандартов и рекомендуемой практики, регламентирующей деятельность всей системы международной гражданской авиации.

Внедрение вышеназванной концепции позволит опираться на существующие стандарты неправительственных организаций, положения которых можно имплементировать в разрабатываемые международные стандарты и рекомендуемую практику ИКАО. Использование такого подхода в перспективе позволяет сократить материальные, временные и прочие издержки, возникающие при первоначальном создании и разработке международных стандартов и рекомендуемой практики.

### **§3.3 Перспективы совершенствования институциональных основ деятельности международных организаций**

Проведя подробный анализ международных организаций, как межправительственных, так и неправительственных, невозможно оставить без внимания институциональные основы деятельности таких организаций в их краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе. Необходимо начать с того, что институт есть ничто иное как форма организации и систематизирование совокупности отношений различных элементов, в данном случае системе международной гражданской авиации. Институционализация подразумевает определенный особый порядок взаимоотношений, выраженный в конкретной форме или формах. Известно, что институты абсолютно любой системы подвержены временным изменениям в силу постоянного совершенствования отрасли.



Естественно, что трансформация на институциональном уровне в таком случае является необходимой для благополучного развития отрасли в целом. Авиационные организации в этом случае не имеют существенных отличий и как следствие обладают схожими характеристиками.

За последние десятилетия, когда процессы глобализации находят свое отражение в каждой отрасли, включая отрасль гражданской авиации, можно заметить тенденции, полностью ассоциирующиеся с глобализацией. Среди них можно выделить процессы взаимодействия международных организаций в решении различных вопросов и злободневных проблем авиатранспортной отрасли, унификации различных институциональных систем, создания единых локальных правовых норм либо международно-правовых норм, охватывающих все мировое авиационное сообщество. Отмечается коллаборация международных организаций, занятых в различных сферах, например, сотрудничество ВОЗ и ИКАО в разработке различных мер в рамках преодоления кризиса, связанного с ограничениями и т.п. Также отмечается постоянный рост числа международных неправительственных организаций. Интеграционные процессы охватывают широкий круг физических и юридических лиц, заинтересованных в активной позиции представления своего мнения и вынесения предложений. В целях удовлетворения такой потребности растет и число проводимых саммитов, форумов, слетов и многих других мероприятий на локальном, региональном и универсальном уровнях, где обсуждаются актуальные проблемы в отдельных аспектах авиационной отрасли.

Тем не менее, говоря о перспективах совершенствования институциональных основ деятельности международных организаций в авиационной отрасли, можно провести параллель с перспективами технологического развития, так как именно внедрение современных технологий в систему международного воздушного транспорта может послужить фактором, непосредственно влияющим на последовательное совершенствование институциональных основ деятельности

сектора. Так, например, внедрение блокчейн-технологий и развитие информационных технологий, используемых в авиационной отрасли, влечет за собой угрозу кибербезопасности. Естественно, международное авиационное сообщество понимало возможные опасения, поэтому на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО было поручено разработать план работы и организационные структуры в сфере обеспечения кибербезопасности. Резолюция А39-19 «Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации» указывает на необходимость предпринимать определенные действия государствам-участникам Чикагской конвенции 1944 г. и «другим заинтересованным сторонам» в целях противодействия киберугрозам гражданской авиации<sup>216</sup>. Международная организация гражданской авиации, со своей стороны, учредила Исследовательскую группу Секретариата по кибербезопасности (SSGC), председателем которой назначался заместитель директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей. Работа Исследовательской группы предполагала подготовку проекта стратегии в данной сфере, включая проработку механизмов для обмена и передачи информации по кибербезопасности. Также в компетенцию данного органа входила работа над методикой рисков менеджмента при использовании данных в функциональных областях, где используются технологии сбора и объединения данных. Однако уже на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО было представлено предложение в отношении структуры управления ИКАО в области кибербезопасности<sup>217</sup>. Понимая, что кибербезопасность является актуальным вопросом современной отрасли гражданской авиации, институциональные преобразования в рамках этого вопроса становились все более очевидными. Учитывая, что кибербезопасность взаимосвязана со многими другими видами деятельности не только ИКАО, но и всей системы международного воздушного транспорта, на 40-й сессии открыто поднимался вопрос о грамотной систематизации,

---

<sup>216</sup> Резолюция Ассамблеи ИКАО А39-19. Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации. URL: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39\\_res\\_prov\\_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39_res_prov_ru.pdf). (Дата обращения: 17.11.2020 г.).

<sup>217</sup> См. подробнее: «Стратегия ИКАО в области обеспечения кибербезопасности. // Рабочий документ ИКАО А40-WP/219.

единого организационного подхода и процесса принятия решений в целях обеспечения кибербезопасности. Согласно пункту 1.3 предложения в отношении структуры управления ИКАО в области кибербезопасности указано следующее: «Поскольку кибербезопасность носит сквозной характер, группы экспертов и исследовательские группы, которые работают в настоящее время при ИКАО, неэффективны в координации такой деятельности, как кибербезопасность. Необходимо создать орган ИКАО, управляемый государствами-членами при поддержке отрасли, который не будет ограничен существующей организационной и политической структурой ИКАО. Такой орган должен иметь возможность обеспечить эффективную координацию в ИКАО всей деятельности в области кибербезопасности и надлежащее взаимодействие по вопросам кибербезопасности с другими дисциплинами. Он должен отвечать за общую стратегию ИКАО в области кибербезопасности, а также за согласование и ориентацию работы, выполняемой действующими группами экспертов и исследовательскими группами»<sup>218</sup>.

Примечательно, что актуальное предложение о создании отдельного учреждения по обеспечению кибербезопасности поступило от Международного координационного совета ассоциации аэрокосмической промышленности (ИККАИА). Тем не менее, на данном этапе не обнаружено активной деятельности по учреждению такого органа. Стоит отметить необходимость обратить внимания на данное предложение со стороны ИККАИА, так как вопрос кибербезопасности актуален, а отсутствие должной осмотрительности и подготовки к ее обеспечению может повлечь за собой серьезные проблемы в деятельности международного воздушного транспорта.

Вышеописанный пример наглядно отражает последовательное совершенствование институциональных основ деятельности международных

---

<sup>218</sup> См.: п. 1.3, с. 2. «Стратегия ИКАО в области обеспечения кибербезопасности. // Рабочий документ ИКАО А40-WP/219.

авиационных организаций, как реакция на развития авиационной отрасли в целом и внедрения информационных технологий. Другой пример преобразования институционального сотрудничества был частично затронут ранее в параграфе 3.1, где указывалось о предложении создания отдельной международной организации по регулированию аэрокосмической навигации. По причине отсутствия единого и систематизированного международно-правового подхода в вопросах регламентации аэрокосмической навигации открывается перспектива создания отдельного института, либо преобразования уже существующих институтов для решения правовых вопросов, связанных с международно-правовым регулированием суборбитальных и орбитальных полетов коммерческим сектором. Само собой, такие виды полетов на данный момент не распространены, однако на сегодняшний день можно наблюдать не только за оптимизмом транснациональных корпораций, занятых в вышеописанной сфере, но и реальными достижениями и успешными испытательными полетами.

Стоит предположить, что преобразования в сторону развития способствуют совершенствованию институциональных инструментов, однако не всегда такие преобразования могут означать непосредственное совершенствование институциональных основ деятельности международных организаций в авиационной отрасли. Обращаясь к практике создания международно-правовых норм и их процессов можно отметить большое количество документации, разрабатываемой международными межправительственными организациями (в частности, ИКАО) в целях регулирования различных аспектов деятельности международного воздушного транспорта, операционной деятельности аэропортов, обеспечение безопасности, упрощения формальностей, обучения авиационного персонала и многое другое. Практически все виды современных документов, регулирующих деятельность международной гражданской авиации, относятся к категории актов рекомендательного характера, в развитие обязательных международно-правовых

норм. Стремительное движение в сторону все большего увеличения доли вспомогательных процессов образования норм в международном воздушном праве и одновременно уменьшение государственного участия в процессах создания обязательных норм, по мнению некоторых ученых, влечет за собой ряд негативных последствий, которые могут угрожать безопасным международным воздушным перевозкам. Так, например, в современной международно-правовой системе существуют различные виды актов «мягкого права», носящие рекомендательный характер. Среди них выделяют следующие:

– Правила аэронавигационного обслуживания (ПАНС), которые затрагивают вопросы деятельности гражданской авиации в отношении организации воздушного движения, подготовки персонала, управления аэронавигационной информацией и др. Такие правила выступают в качестве детализированных положений, отраженных в международных стандартах;

– Дополнительные региональные правила (САПС), которые затрагивают вопросы деятельности гражданской авиации в отношении различных вопросов регионального характера, учитывая специфику соответствующего региона;

– Региональные аэронавигационные планы и глобальные планы ИКАО, содержащие в себе информацию, отражающую основные задачи и средства их выполнения в целях обеспечения безопасных, эффективных и регулярных международных воздушных перевозок;

– Руководства и инструктивные материалы, созданные в целях обеспечения принципа единообразия и улучшения показателей эффективности в операционной деятельности большого количества институтов международного воздушного транспорта. Также данные акты направлены на внедрение международных стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в практическую деятельность авиационной отрасли.

Возможные негативные последствия распространения норм рекомендательного характера в противопоставление обязательных международно-правовых норм наиболее подробно раскрывает в своих трудах А.А. Баталов следующим образом: «Все документы, за некоторыми исключениями, утверждаются Генеральным секретарем ИКАО и предоставляются государствам в форме официальных публикаций ИКАО. Эти документы носят рекомендательный характер, однако их вспомогательное значение для толкования и применения норм международного воздушного права содержащихся, прежде всего, в международных стандартах, может быть настолько велико, что ведомствам гражданской авиации государств-членов ИКАО без соответствующих руководств ИКАО зачастую бывает очень сложно внедрить на национальном уровне принятые международные стандарты. Именно поэтому постоянная работа экспертов и Секретариата ИКАО по изданию и обновлению руководств, циркуляров и инструктивного материала несомненно необходима и очень полезна. Однако следует учитывать, что наполнение всех указанных документов ИКАО все более существенными положениями за счет упрощения международных стандартов может иметь весьма негативные последствия для интересов государств, поскольку данные документы ИКАО утверждаются только ее Генеральным секретарем без какого-либо участия государств-членов»<sup>219</sup>.

Несмотря на возможные негативные последствия упрощения международных стандартов, интеграционные процессы между государствами и международными организациями позволяют справляться с существующими уязвимыми местами нормативно-правовой базы международного воздушного права. Очевидно, что сотрудничество государств и международных межправительственных объединений с международными неправительственными авиационными организациями, ориентированными на практическую деятельность, помогает упорядочивать различные нормативно-правовые акты, направленные на регулирование

---

<sup>219</sup> См.: Баталов А.А. Источники международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики. – Московский журнал международного права, 2020 № 3. С. 64-90.

определенной деятельности авиационной отрасли. Таким образом, можно наблюдать процесс дифференциации различных документов на нормативно-правовые акты обязательного и рекомендательного характера. Помимо этого, стоит еще раз подчеркнуть важность и полезность сотрудничества с международными неправительственными авиационными организациями, поскольку непосредственная деятельность их членов способствует формированию практически ориентированных инструкций, руководств, рекомендаций и международных стандартов. Более того, в случае, когда тот или иной акт на практике показывает неудовлетворительный результат, либо в таком акте присутствуют существенные пробелы, усложняющие и замедляющие регулярные процессы в системе международных воздушных перевозок, именно неправительственные организации обладают возможностью быстрого реагирования и уведомления о наличии проблемы, включая предложения о возможных вариантах решения выявленной проблемы.

Известны случаи, когда определенные нормативно-правовые акты рекомендательного характера побуждали правительства к созданию международно-правовых норм, носящих обязательный характер. Ярким примером может послужить резолюция Ассамблеи ИКАО А21-22 и А22-28 об аренде, фрахтовании воздушных судов и обмене ими при выполнении международных полетов, которая послужила фундаментом для внесенной поправки в Конвенцию о международной гражданской авиации 1944 года относительно включения новой статьи 83 bis<sup>220</sup>. Однако данный пример не говорит о том, что резолюции Ассамблеи ИКАО могут носить обязательный характер. В этом случае по-прежнему любая резолюция носит только рекомендательный характер. Обращаясь к доктринальным источникам, стоит обратить внимание на цитату Г.И. Тункина: «юридическая сила постановлений той

---

<sup>220</sup> Резолюция Ассамблеи ИКАО об аренде, фрахтовании воздушных судов и обмене ими при выполнении международных полетов \*А21-22 и А22-28). // Действующие резолюции Ассамблеи. Doc.9790.

или иной международной организации определяется тем актом или теми актами, на основании которых существует и действует эта международная организация»<sup>221</sup>.

Резюмируя вышесказанное, можно говорить о постепенном и поступательном совершенствовании институциональных основ деятельности международных организаций в системе международного воздушного транспорта. Различные вызовы современности способствуют преобразованию деятельности большинства институтов и их общему видоизменению. Развитие и внедрение технологий создают новые потребности в учреждении новых организаций и институтов. Международное воздушное право также подвергается постоянному преобразованию. Несмотря на возможные негативные последствия и возникающие угрозы, в целом можно заключить, что вся система международного воздушного транспорта совершенствуется за счет развития международного воздушного права.

Процессы разработки правовых норм отличаются все большей вовлеченностью международного авиационного сообщества, что позволяет предвидеть возможные пробелы и коллизии, либо быстро справляться с появлением последних. Международные организации занимают активную позицию во внедрении действующих актов и рекомендаций в повседневную деятельность всей системы международного воздушного транспорта. Несмотря на это, базисные составляющие международного воздушного права и их дифференциация на институты, такие как институт международного авиатранспортного права, институт международного аэронавигационного права, а также институт права авиационной безопасности по-прежнему будут занимать фундаментальное положение. Проводя ретроспективный анализ авиационной отрасли, можно утверждать лишь об изменениях составных частей, входящих в базовые вышеназванные институты. По причине того, что базовые институты международного воздушного права содержат незыблемые принципы (принцип полного и исключительного суверенитета, принцип свободы полетов над

---

<sup>221</sup> См.: Тункин. Г.И. Теория международного права. М.: ИКД «Зерцало-М», 2014. С. 149.



открытым морем, принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации), которые до сих пор остаются актуальными, на данном этапе невозможно сказать о необходимости их существенного видоизменения.

События, связанные с пандемией коронавирусной инфекции по всему земному шару, в очередной раз послужили напоминанием отрасли гражданской авиации о ее существенном недостатке – отсутствии выработанного подхода быстрого реагирования в кризисных ситуациях. Зачастую, любое кризисное событие мирового масштаба влияет на авиационный сектор и создает беспрецедентную ситуацию. Пандемия COVID-19 не стала исключением. Отрасль международной гражданской авиации понесла существенные экономические потери. Помимо ситуации, связанной с эпидемиологической обстановкой в мире, многие события последнего десятилетия, связанные со стихийными бедствиями и антропогенными катастрофами, зачастую приводили к серьезным сбоям в системе гражданской авиации<sup>222</sup>. Отсутствие отлаженного механизма принятия скоординированных и быстрых мер на международном уровне приводит к негативным последствиям, среди которых отмечаются серьезные сбои в системе гражданской авиации и многочисленные финансовые и нефинансовые потери. Как было отмечено в документе WP/24 (Стратегии уменьшения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации) «Международное сообщество перешло в реагировании на чрезвычайные ситуации и бедствия от культуры ответных мер к культуре уменьшения риска бедствий. Международное сообщество гражданской авиации совершило аналогичный переход от культуры ответных мер в области безопасности полетов к превентивно-прогнозному подходу к управлению безопасностью полетов и авиационной безопасностью»<sup>223</sup>. Однако многие делегаты все же призывали Международную организацию гражданской авиации «пересмотреть существующую политику и

---

<sup>222</sup>См.: Пункт 28 повестки дня: «Стратегия уменьшения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации» (A39-EX.). // ICAO Doc. 10082.

<sup>223</sup> См.: Там же.

процедуры, с тем чтобы разработать стратегию для институционализации действий в кризисных ситуациях в рамках Организации и для содействия в выработке региональных планов и мер на случай непредвиденных обстоятельств, которые быстро и эффективно введут в действие систему управления ситуациями, повлекшими нарушение полетов гражданской авиации»<sup>224</sup>.

Анализируя механизм деятельности субъектов международного воздушного права в кризисных условиях настоящего времени и ограничениях, вызванных пандемией, можно сделать вывод о том, что авиационная отрасль на данном этапе до сих пор не обладает способностью быстрой, эффективной и скоординированной выработке антикризисных мер. Отмеченный в документе ИКАО переход к превентивно-прогнозному подходу к управлению безопасностью полетов и авиационной безопасностью никаким образом не показал себя в событиях кризиса, возникшего в период жестких ограничений и массового закрытия границ всех стран.

Тем не менее данный опыт показывает об еще одной возможной перспективе развития институциональных основ деятельности не только государств, но и международных авиационных организаций, которые, в свою очередь, обладают способностью внести существенный вклад в закрепление институционализации выработки механизма антикризисных действий. В связи с этим было бы целесообразно создать специальную международную структуру, которая могла бы обеспечивать функцию консолидации опыта государств и международных авиационных организаций в целях дальнейшего анализа и разработки плана действий по незамедлительному реагированию на возникающие чрезвычайные ситуации, а также свода превентивных мер. Обязательным условием для такой структуры будет являться коммуникация со всеми субъектами международного воздушного права на постоянной основе. Отдельно стоит отметить предоставление открытого доступа к

---

<sup>224</sup> См.: Документ «Стратегии уменьшения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации». WP/24 // Документ делегации Соединенных Штатов Америки WP/264.

разработанным материалам по механизму быстрого реагирования. Зачастую в практике ИКАО отмечается платный доступ к нормативным актам международной организации. Такая мера доступа к информации обладает существенным недостатком, а именно замедлению распространения информации. Учитывая важность и специфику нормативных актов, относящихся к механизму принятия антикризисных мер, необходимо предоставить полный доступ для быстрого распространения информации и ее внедрения в практику каждого региона.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках настоящего диссертационного исследования был подробно рассмотрен и изучен широкий диапазон вопросов, затрагивающих деятельность международных межправительственных организаций и международных неправительственных авиационных организаций в совершенствовании международного воздушного права.

В современных условиях многие вопросы непрекращающегося развития отрасли международной гражданской авиации и обеспечения регулярных, экономически оправданных и безопасных воздушных перевозок напрямую зависят от сотрудничества всех имеющихся субъектов международного воздушного права. Международные неправительственные организации в данной отрасли также занимают ключевую позицию по многим причинам, которые были описаны в данной работе. Активная позиция международных авиационных организаций в отношении вопросов гражданской авиации как на региональном уровне, так и на универсальном, привносит существенный вклад в совершенствование операционных механизмов системы международного воздушного транспорта, включающей в себя многогранные аэронавигационные и авиатранспортные вопросы, вопросы авиационной безопасности, охватывающие как техническую составляющую безопасных полетов, так и незаконный захват воздушного судна и причинения ущерба, нанесенного противоправными деяниями, такими как захват воздушного судна в полете или аэронавигационных средств и служб, нападению на воздушное судно на земле или на людей в аэропорту, поведение, нарушающее дисциплину на борту воздушного судна и др.

Очевидно, что любое преобразование, направленное на совершенствование авиационной отрасли, невозможно осуществить без разработки и принятия

соответствующей международной нормативно-правовой базы. Следовательно, совершенствование отрасли международного воздушного транспорта первостепенно сопряжено с вопросами совершенствования международного воздушного права, создающего благоприятные условия для развития, либо, в нежелательных случаях, препятствующего такому развитию. В таком случае можно сделать вывод о важности участия как можно большего количества субъектов международного воздушного права в разработке международных актов, регулирующих авиационную деятельность. Тесное сотрудничество государств и международных организаций способствует скоординированной выработке регулирующих норм, которые определенно будут соблюдать незыблемые принципы институтов международного права, обеспечивать максимально достижимое единообразие международно-правовых норм независимо от региона, упрощать формальности, сокращать расходы материальных и нематериальных ресурсов отрасли, а также влиять на поддержание и развитие соответствующего уровня безопасности во всех ее проявлениях.

Первая глава «Международные организации: классификация, институциональные основы функционирования и деятельность в области совершенствования международного воздушного права» посвящена подробному рассмотрению международных организаций, изучению их исторического развития, организационной структуры управления и основных функций. Также была проанализирована институциональная и правовая база в отношении таких организаций.

В первом параграфе «Деятельность ООН и ее специализированных учреждений» основное внимание уделялось анализу Международной организации гражданской авиации, как занимающей центральное положение в мировой системе международного воздушного транспорта. Была детально разобрана организационная структура управления ИКАО, а также ее основные цели, задачи и функции. Отдельно была изучена история создания организации и описаны предпосылки ее становления.

Кроме того, была рассмотрена Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года, являющаяся непосредственно учредительным документом ИКАО. Отдельно подчеркивалась компетенция Совета ИКАО в качестве органа по урегулированию споров. В настоящем исследовании была также рассмотрена статья 84 Чикагской конвенции 1944 г., где говорится о передаче споров между государствами-участниками конвенции, относящихся к толкованию и применению Чикагской конвенции 1944 г. и действующих Приложений к ней, на рассмотрение Совета ИКАО.

Особое внимание было уделено функции ИКАО по рассмотрению и принятию международных стандартов и рекомендуемой практики. Автором был детально проанализирован процесс рассмотрения и принятия указанных норм в целях выявления и описания вклада ИКАО в вышеописанный процесс. В целом, в параграфе была отмечена важность постоянной коммуникации и сотрудничества государств-участников ИКАО в целях эффективного и безопасного развития международной гражданской авиации. Отдельно подчеркивалась обязанность ИКАО способствовать выполнению ее основных целей и задач, вытекающих из основных потребностей в развитии авиационной отрасли.

В работе были отдельно описаны такие международные организации, как Организация Объединенных Наций, Международная морская организация, Всемирная метеорологическая организация, Комитет ООН по использованию космического пространства в мирных целях, Комиссия международного права ООН и т.д. Данные организации и органы пусть и не относятся напрямую к авиационным, однако также вносят немалый вклад в совершенствование международного воздушного права, по причине соприкосновения некоторых тем и вопросов в деятельности своей сферы. Например, вопрос делимитации воздушного и космического пространства затрагивает смежные области космического и воздушного права. В отношении воздушного пространства над открытым морем можно отметить

смежность международного воздушного и морского права. В исследовании автор предлагает обратить внимание на правовые обычаи, сложившиеся в международном воздушном праве, и провести работу над кодификацией обычных норм в договорные. В этом случае международным организациям необходимо привлечь внимание Комиссии международного права ООН, так как именно этот орган занимается вопросами кодификации международного права.

Проведя анализ различных видов международных организаций, можно говорить о разнообразных направлениях деятельности таких организаций в отношении совершенствования международного воздушного права. После появления такой организации, как ИКАО, были направлены усилия большого числа государств на решение проблем, становившихся на пути у благоприятного развития международных воздушных перевозок.

Второй параграф «Международные региональные межправительственные авиационные организации» посвящен отдельному изучению межгосударственных организаций регионального типа. В ходе анализа отдельных региональных авиационных организаций, их организационной структуры и функций, было проведено основное разграничение таких организаций по направлениям деятельности в целях решения аэронавигационных или авиатранспортных вопросов.

После нескольких лет удачного опыта ИКАО, на свет начали появляться множество региональных межправительственных авиационных организаций, которые объединили большое количество государств-соседей в зависимости от региона. По мере укрепления ИКАО шло параллельное развитие авиационных региональных объединений, членами которых являлись государства, однако данное развитие не являлось «своеобразным инструментом противопоставления универсальному сотрудничеству в области гражданской авиации»<sup>225</sup>. Напротив, региональные

---

<sup>225</sup> См.: *Бордунов В.Д.* Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М.: Наука, 1989 С.92.

межправительственные авиационные организации зачастую имели в приоритете своих задач содействие Международной организации гражданской авиации, особенно в вопросах установления единообразия и принятия международных стандартов ИКАО. Тем не менее, нельзя говорить о том, что региональные организации выступали только в роли «помощника» ИКАО. Большинство региональных межгосударственных объединений решало и решает по сей день множество отдельных целей и задач. «Процессы глобализации межгосударственных отношений отнюдь не приводят к исчезновению региональной структуры таких отношений, ее размыванию... Более того, роль региональных подсистем во всей совокупности межгосударственных отношений в наше время возрастает»<sup>226</sup>.

При рассмотрении нормативно-правовых актов, в разработке которых участвуют региональные авиационные объединения, автор обращает внимание на юридическую силу таких актов. Международно-правовые акты региональных организаций, регулирующих аэронавигационную деятельность, зачастую носят обязательный характер, в то время как документы международных региональных авиационных организаций авиатранспортной направленности носит сугубо рекомендательный характер. В параграфе также приводятся примеры сотрудничества региональных организаций с национальными органами государств и другими международными организациями. Отмечены положительные результаты такого сотрудничества.

Также, в качестве отдельного примера отмечается положительный эффект от взаимодействия международной авиационной организации регионального типа с авиационными властями Сингапура, однако, масштабируя данный вопрос, было бы разумным предложить универсальной международной межправительственной организации, а именно ИКАО, проводить анализ существующих законодательств

---

<sup>226</sup> См.: Гантман В.И., Волкова Е.Д., Барановский В.Г. Система структура и процесс развития современных международных отношений. М. : Наука, 1984. С. 365.



передовых государств с целью получения информации для совершенствования международного воздушного права в целом. В качестве определения передовых государств стоит обратить внимание на государства, выбранные в Совет ИКАО по 1-ой категории, согласно ст. 50 Чикагской конвенции 1944 года.

Третий параграф «Международные неправительственные авиационные организации» раскрывает сущность и многообразие международных авиационных объединений, членами которых являются физические и юридические лица. Отмечено, что важнейшей составляющей МНПАО в совершенствовании международного воздушного права является их накопленный опыт и практическая деятельность. В параграфе были проанализированы научные труды, в которых приводятся примеры классификации МНПАО.

С дальнейшим прогрессом отрасли международной гражданской авиации на арену вышли десятки международных неправительственных авиационных организаций, которые вносили и продолжают вносить не менее важный вклад в совершенствование всей сферы гражданской авиации. Не существует единой причины создания неправительственных авиационных организаций. Каждое такое объединение юридических и физических лиц связано с защитой интересов определенной группы участников системы международных воздушных перевозок, представлением их на международной площадке перед правительствами и ИКАО, попыткой установления диалога с субъектами международного воздушного права с целью помощи в разработке и выдаче рекомендации, заявлениями об опасении или привлечением внимания к актуальным вопросам.

Во второй главе «Современные проблемы международного воздушного права и роль международных организаций в их разрешении» рассмотрены основные вызовы, проблемы и трудности в различных проявлениях, с которыми сталкивается международная авиационная отрасль. Первый параграф «Проблемы, связанные с обеспечением безопасности международной гражданской авиации» посвящен

рассмотрению наиболее острых проблем отрасли, к которым относится безопасность полетов воздушных судов с технической точки зрения и безопасность объектов гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в их деятельность.

В ходе анализа данной проблемы был изучен ряд международных конвенций, направленных на решения проблем авиационной безопасности. Был отдельно подчеркнут процесс возникновения проблемы, ее решения посредством правового регулирования, а затем выявления новых недостатков в упомянутых международных документах. На основе такого анализа был сделан вывод об активном использовании международным сообществом механизма принятия санкционированных мер в отношении безопасности гражданской авиации, нежели превентивных. Данный факт по мнению диссертанта является недостатком существующей системы международного воздушного права.

Второй параграф «Актуальные проблемы международного воздушного права в области гражданской авиации» отражает подробное изучение широкого круга актуальных вопросов, среди которых выделяются следующие проблемы, а именно: ответственность за ущерб, причиненный грузу или пассажирам; трудности, возникающие при проведении расследований авиационных происшествий; вопросы, связанные с классификацией видов воздушных судов; проблемы экономического и экологического характера, включая ограничения, возникшие в результате пандемии коронавирусной инфекции.

В третьем параграфе «Роль субъектов международного воздушного права в решении актуальных проблем воздушного транспорта» описывается ключевая роль международных организаций, имеющих отношение к международной аэронавигации и гражданской авиации, в разрешении проблем различного характера. Диссертант отмечает, что использование скоординированных действий и разработка совместных решений государств и международных организаций позволяет разрешить большинство обозначенных проблем. Автор также подчеркивает особую роль

систематизированной разработки и совершенствования международного воздушного права, при помощи которого появляется возможность успешного регулирования деятельности международного воздушного транспорта.

В третьей главе «Международно-правовой анализ предложений международных межправительственных организации и международных неправительственных авиационных организации по совершенствованию международного воздушного права» автором работы были представлены актуальные предложения международных организаций, направленные на прогрессивное развитие правового регулирования отрасли международных воздушных перевозок.

В первом параграфе «Предложения международных межправительственных организаций по совершенствованию воздушного права» были подробно рассмотрены примеры разработки, обсуждения и внесения актуальных предложений по совершенствованию отрасли международными авиационными организациями, участниками которых являются государства. Также были даны авторские рекомендации для их использования международными межправительственными организациями в целях совершенствования деятельности в сфере международных воздушных перевозок.

Отдельно был поднят и изучен вопрос создания регламентации развивающегося направления аэрокосмической навигации. Была дополнительно освещена потребность в создании международной организации для регулирования аэрокосмической навигации. Также диссертантом отмечается актуальная проблема, связанная с эпидемиологической обстановкой в мире и ее деструктивным влиянием на авиационную отрасль.

Ранее в авиационной отрасли обсуждался вопрос безопасности и защищенности пассажиров и экипажа воздушного судна. В настоящий момент можно внести предложение о создании дополнительного направления – обеспечение безопасности

здоровья пассажиров и иных лиц, задействованных в авиационной отрасли. Пандемия коронавируса четко показала, что игнорирование данного направления безопасности может привести к серьезным последствиям всего авиационного сектора. К сожалению, нельзя с точной уверенностью заключить, что подобных ситуаций с распространением вирусов и массовых заболеваний людей не будет, что еще раз доказывает необходимость выведения дополнительного «столпа» безопасности авиационной индустрии для выполнения обзора, анализа и контроля в данном направлении со стороны международных авиационных организаций и национальных государственных органов. Дополнительно, в рамках закрепления новой категории авиационной безопасности представляется возможным разработать и принять новое Приложение к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., именуемое «Обеспечение безопасности здоровья». В качестве альтернативы можно предложить внесение дополнений в существующее Приложение 17 «Безопасность», в котором будет подробно регламентирован механизм эффективного обеспечения безопасности здоровья в процессе выполнения и организации международных воздушных перевозок. Имеющаяся база в виде Протокола авиационной безопасности здоровья и других нормативных актов международных организаций поможет свести к минимуму возможные риски распространения инфекций в перспективе. Также, помимо необходимости в разработке мер превентивного характера, в качестве дополнения предлагается разработать механизм принятия быстрых мер реагирования в случае распространения инфекций.

Во втором параграфе «Предложения международных неправительственных авиационных организаций по совершенствованию международного воздушного права» были подробно изучены рекомендации международных неправительственных организаций и их непосредственная деятельность в развитии авиационной отрасли. В параграфе подчеркиваются наиболее эффективные инструменты, которыми пользуются неправительственные авиационные организации, а также эффективный

способ продвижения рекомендаций таких организаций через тесное сотрудничество с международными межправительственными организациями. Были представлены и проанализированы яркие примеры такого взаимодействия, давшие положительные результаты в совершенствовании международного воздушного права.

Кроме того, в параграфе подробно раскрываются выводы относительно вклада международных неправительственных организаций в разработанные международные стандарты и рекомендуемую практику. Также были представлены примеры разработанных МНПАО сводов правил, которые могут быть полезны в разработке международных стандартов, элиминируя необходимость в излишних временных затратах и материальных расходов. Автором было вынесено предложение о создании структуры, занимающейся вопросами разработки механизма принятия быстрых и скоординированных мер в ответ на возникающие и потенциальные чрезвычайные ситуации.

Третий параграф «Перспективы совершенствования институциональных основ деятельности международных организаций» посвящен вопросам институционализации и их постоянному преобразованию в силу непрекращающегося развития и совершенствования авиационной отрасли. Подчеркивается влияние процессов глобализации на институциональные основы деятельности международных организаций. Интеграционные процессы приобретают все большую актуальность. Отдельно приводятся примеры, подтверждающие влияние технологического развития и внедрения современных технологий на последовательное совершенствование институциональных основ деятельности авиационного сектора. Так, был подробно изучен вопрос о неэффективности групп экспертов и исследовательских групп, работающих при ИКАО, в координации деятельности вопросов кибербезопасности в отрасли гражданской авиации. Была подчеркнута и доказана необходимость создания органа, обеспечивающего надлежащее взаимодействие по вопросам кибербезопасности с другими институтами.

Помимо прочего, в параграфе освещается предположение о преобразовании институциональных инструментов одновременно с совершенствованием отрасли в целом. Описывается распространенная тенденция к увеличению доли вспомогательных процессов образования норм в международном воздушном праве при одновременной отрицательной корреляции государственного участия в процессах создания обязательных норм. Приводятся мнения о возможном негативном последствии увеличения категории актов рекомендательного характера в противовес обязательным международно-правовым нормам. Кроме того, автору представляется необходимым раскрыть и подтвердить существенный недостаток в отрасли гражданской авиации – отсутствии выработанного подхода быстрого реагирования в кризисных ситуациях.

На данном этапе стоит отметить неспособность выработки эффективных и скоординированных антикризисных мер. Заявленный в документах ИКАО переход к превентивно-прогнозному подходу к управлению безопасности полетов и авиационной безопасности никаким образом не показал свою эффективность в условиях ограничений, вызванных пандемией коронавирусной инфекции.

Резюмируя вышесказанное, автор обращает внимание на возможность внесения существенного вклада международными организациями, при должном содействии государств, в закрепление институционализации действий антикризисного характера и в принятие прочих превентивных мер.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

### I. ДОКУМЕНТЫ

#### 1) Международные договоры

##### *А) На русском языке*

- 1) Устав Организации Объединенных Наций от 26 июня 1945 г. // Действующее международное право / Сост. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. Документы в 2-х т. – Т.1. – М., 1999. – С. 7-34.
- 2) Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (заключена в г. Чикаго 07.12.1944 г.) / Документ ИКАО 7300/9. 9-е изд. 2006 г.
- 3) Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. (Принята в Гааге 16 декабря 1970 г.) / Дос. ICAO 8920.
- 4) Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971г. (Подписана в Монреале 23 сентября 1971 года) / Дос. ICAO 8966.
- 5) Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010г. (Принята в Пекине 10 сентября 2010 года). / Дос. ICAO 9960.
- 6) Конвенция о регулировании воздушных передвижений 1919 г. (подписана в Париже 13.10.1919г.). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901976800> (дата обращения 17.04.2020 г.)
- 7) Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию 1988г. (Подписан в Монреале 24 февраля 1998 года). / Дос. ICAO 9518.
- 8) Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970г. (Принят в Пекине 10 сентября 2010 года). / Дос. ICAO 9959.

9) Протокол Великобритании о присоединении к Евроконтролю. / Permanent Court of Arbitration / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/01/Protocol-on-the-Accession-of-the-European-Community-to-the-Eurocontrol-International-Convention-Relating-to-Cooperation-for-the-Safety-of-Air-Navigation.pdf>. (Дата обращения: 30.05.2020 г.)

*Б) На английском языке*

10) International Air Services Transit Agreement, Signed at Chicago, on 7 December 1944 (Transit Agreement). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/chicago1944b.pdf> (Дата обращения: 30.09.2020г.).

11) The Third Supplementary Riyadh Agreement, 2014. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://i2.cdn.turner.com/cnn/2017/images/07/10/translation.of.agreementsupdated.pdf> (Дата обращения: 30.09.2020г.).

## **2) Акты международных организаций**

*А) На русском языке*

12) Доклад главного Вице-президента ИАОПА «Деятельность ИАОПА по защите интересов авиации общего назначения во всем мире». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.avion.ru/info/docs/publications/iaopa.html> (Дата обращения 31.05.2020 г.).

13) Доклад заместителя директора по безопасности полетов Международной ассоциации воздушного транспорта на международной конференции «Безопасность пассажиров и экипажа на борту воздушных судов». 10.12.2013 г. Москва. [Электронный



ресурс]. – Режим доступа: <https://www.aex.ru/docs/4/2013/12/12/1948/> (Дата обращения 12.06.2020 г.)

14) Документ плана конвенции о создании Африканской конференции по тарифам на авиаперевозки / Международная организация гражданской авиации. / Дос. 9506

15) Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения. / Годовой доклад Международной организации гражданской авиации, 2018 год. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.icao.int/annual-report-2018/Pages/RU/implementation-support-global-partnerships-capsca.aspx> (Дата обращения: 30.09.2020 г.)

16) Политика Международного совета аэропортов (ACI Policy. 9<sup>th</sup> edition), 2018. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://aci.aero/Media/2259c3f4-8016-442f-8c7a-8138ebb1eb0c/JWWLuQ/About%20ACI/Policies%20and%20Practices/2018/ACI\\_Policy\\_Handbook\\_Jan\\_2018\\_FINAL.pdf](https://aci.aero/Media/2259c3f4-8016-442f-8c7a-8138ebb1eb0c/JWWLuQ/About%20ACI/Policies%20and%20Practices/2018/ACI_Policy_Handbook_Jan_2018_FINAL.pdf) (дата обращения 31.05.2020 г.).

17) Правила по Разрешению Разногласий (второе издание ИКАО). ст.2 Часть 1, Глава 2 (g). / ICAO Doc. 7782/2.

18) Приложение 1 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года «Выдача свидетельств авиационному персоналу». / 12-е изд. ИКАО, 2018. 2-6 с.

19) Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года «Правила полетов». / 10-е изд. ИКАО, 2005. 3-3 с.

20) Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года «Эксплуатация воздушных судов». (с учетом письма Генерального секретаря ИКАО всем государствам-членам ИКАО № AN 11/1.3.32-20/18 от 7 апреля 2020 г.) / Часть 1. / 11-е изд. ИКАО, 2018. 6-19 с.

21) Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года «Расследование авиационных происшествий и инцидентов». / 11-е изд. ИКАО, 2016. 6-3 с.

22) Рабочий документ «Стратегия ИКАО в области обеспечения кибербезопасности. / Международная организация гражданской авиации. / ICAO Doc. A40-WP/219.

23) Рабочий документ «Стратегия уменьшения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации» (A39-EХ.). / Международная организация гражданской авиации. / Doc. 10082.

24) Резолюция Ассамблеи ИКАО А39-19 «Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации». / Международная организация гражданской авиации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39\\_res\\_prov\\_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39_res_prov_ru.pdf) (Дата обращения: 17.11.2020 г.).

25) Резолюция Ассамблеи ИКАО А36-13 «Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации». / Добавление А «Выработка Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и правил аэронавигационного обслуживания (PANS)» / Действующие Резолюции Ассамблеи ИКАО. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.icao.int/publications/Documents/9902\\_ru.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9902_ru.pdf). (дата обращения: 24.05.2020 г.)

26) Резолюция Ассамблеи ИКАО А21-10 «Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения» / Международная организация гражданской авиации. / Действующие Резолюции Ассамблеи ИКАО. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.icao.int/publications/Documents/9790\\_ru.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9790_ru.pdf), (дата обращения: 26.05.2020 г.).

27) Резолюция Ассамблеи ИКАО А1 - II. / Международная организация гражданской авиации / ICAO Doc.9443. P. 1-43.

28) Резолюция Ассамблеи ИКАО «об аренде, фрахтовании воздушных судов и обмене ими при выполнении международных полетов» (А21-22 и А22-28). /

Международная организация гражданской авиации. / Действующие резолюции Ассамблеи ИКАО. / Doc.9790.

29) Руководство по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях. / Международная организация гражданской авиации. / ICAO DOC.10152

30) Словарь по международной гражданской авиации. – Документ ИКАО 9713. Издание третье. 2007 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://airspot.ru/library/book/icao-doc-9713-slovar-po-mezhdunarodnoy-grazhdanskoy-aviatsii-ikao> (Дата обращения: 25.11.2020 г.)

*Б) На английском языке*

31) Airport Health Accreditation (АНА). ACI Official Site. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.aci-asiapac.aero/advocacy/facilitation/airport-health-accreditation> (Дата обращения: 16.11.2020 г.).

32) EASA. COVID-19 Aviation Health Safety Protocol. / Operational Guidelines for the management of air passengers and aviation personnel in relation to the COVID-19 Pandemic. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/covid-19-aviation-health-safety-protocol> (Дата обращения 15.10.2020 г.).

33) Global ACI-ICAO Airport Safety Professional (ASP) designation programme / ACI Official Website. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://aci.aero/global-training/programmes/aci-icao-airport-safety-professional-asp-designation-programme/> (Дата обращения: 16.11.2020 г.)

- 34) Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers. / International Civil Aviation Organization. / ICAO Doc.10117.
- 35) Manual on Ground Handling. / 1<sup>st</sup> Edition, 2019. / International Civil Aviation Organization. / ICAO Doc.10121.
- 36) Report of the Third Meeting of the Special Committee on Future Air Navigation Systems (FANS/3). / Montreal, 3-21 November 1986. / Doc. 9503.
- 37) Review of Aviation Safety Issues Arising from the COVID-19 Pandemic. / European Union Aviation Safety Agency (EASA). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/review\\_of\\_aviation\\_safety\\_issues\\_from\\_covid-19\\_final\\_0.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/review_of_aviation_safety_issues_from_covid-19_final_0.pdf) (Дата обращения 15.10.2020 г.).
- 38) Standing Rules of Procedure of the Assembly of the International Civil Aviation Organization. ICAO Doc.7600/2.
- 39) Statute of the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC). / (Mexico City, 14 December 1973).

### **3) Решения международных и национальных судебных учреждений**

- 40) Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation / Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v. Qatar / International Court of Justice / Judgment / 14 July 2020.
- 41) Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article II, Section 2, of the 1944 International Air Services Transit Agreement / Bahrain, Egypt and United Arab Emirates v. Qatar / International Court of Justice / Judgment / 14 July 2020.

#### 4) Национальное законодательство

42) Рабочий документ, представленный Российской Федерацией в ГА ООН от 04.03.2014 г. / «Долгосрочная устойчивость космической деятельности (основные элементы концепции создания под эгидой Организации Объединенных Наций единого Центра информации по мониторингу околоземного космического пространства и актуальные аспекты тематики)». / Doc. A/АС.105/L.290.

## II. ЛИТЕРАТУРА

### Монографии, учебники и учебные пособия

#### *А) На русском языке*

43) Авиация: Энциклопедия / под ред. Г.П. Свищева. – М.: Научное издательство «Большая Российская Энциклопедия», ЦАГИ им. Н.Е. Жуковского, 1994. – 736 с.

44) *Бордунов, В.Д.* Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций М. Наука, 1989 290 с.

45) *Бордунов, В.Д.* Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес». Изд.-во «Научная книга», 2007. 266 с.

46) *Гантман, В.И., Волкова, Е.Д., Барановский, В.Г.* Система структура и процесс развития современных международных отношений. / М.: Наука, 1984. 365 с.

47) *Грабарь, В.Э.* История воздушного права. / В. Э. Грабарь // Вопросы воздушного права: Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиационистов СССР и Авиационистов РСФСР. Выпуск 1 / под ред. П.И. Баранова и др. – М.: Авиационисты. – 1927. – С. 39-56

[Электронный ресурс]. – Режим доступа:  
<https://naukaprava.ru/catalog/453/840/5347/34354?view=1> (Дата обращения: 25.11.2020 г.)

48) *Грязнов, В.С., Колосов Ю.М., Верещагин А.Н.* (под ред. А.С. Пирадова) Актуальные вопросы международного воздушного права. / М: Международные отношения, 1973. 52-54 с.

49) *Грязнов, В.С., Малеев Ю.Н.* Международное воздушное право. / М.: Наука, 1980. 93 с.

50) *Грязнов, В.С., Малеев, Ю.Н.* Правовые основы международных воздушных сообщений. / М.: Московский институт инженеров гражданской авиации, 1987. 120 с

51) *Дежкин, В.Н.* Актуальные проблемы международного воздушного права: Учебное пособие. / Л., Олага, 1986. – 65 с.

52) *Кислицына, Н.Ф., Егоров, В.Г., Карапетянц И.В.* Международные транспортные организации. / М.: Литрес, 2020. 16-17 с.

53) *Крылов, С.Б.* Воздушное право СССР. / Воздушно-транспортное право СССР. / Л., 1933. Вып. 1. 144 с.

54) *Крылов, Н.Б.* Правотворческая деятельность международных организаций. / М.: Наука, 1988. 170 с.

55) *Малеев, Ю.Н.* Международное воздушное право: вопросы теории и практики. / М.: Международные отношения, 1986. 239 с.

56) *Международное право. Учебник в 2-х томах. Т. 1. Общая часть // Под ред. А.Х. Абашидзе, Е.М. Абайделинова.* Воронеж: Наука-Юнипресс. 2013. 650 с.

57) *Международное право: учебник / под ред. В.Н. Дурденевского, С.Б. Крылова.* – М., 1947. – 612 с.

58) *Международное право: учебник / под ред. Ф.И. Кожевникова.* – М.: Госюриздат, 1957. – 471 с.

59) *Мовчан, А.П.* Международное воздушное право. В 2кн. Кн.1. / М.: Наука, 1980. 352 с.

- 60) *Перетерский, И.С.* Воздушное право / И.С. Перетерский. – М., 1923. – 140 с.
- 61) Право международных организаций: учебник для бакалавров и магистратуры / под ред. А.Х. Абашидзе. – М.: Юрайт. – 2014. – 687 с.
- 62) Право международных организаций. Учебник и практикум для ВУЗов. // Под ред. А.Х. Абашидзе, Москва. Издательство Юрайт, 2020. 505 с.
- 63) *Травников, А.И., Абашидзе, А.Х.* Международное воздушное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. / М.: Издательство Юрайт, 2018. – 444 с.
- 64) *Тункин, Г.И., Мюллерсон, Р.А.* Курс международного права. В 7 т., т.1. / М.: Наука, 1989. 360 с.
- 65) *Тункин, Г.И.* Теория международного права. / М. 1970. 365 с.
- 66) *Ушаков, Н.А.* Проблемы теории международного права. / М.: 1988. 132 с.
- 67) *Фердросс, А.* Международное право / А. Фердросс. – Перевод с немецкого. – под ред. Г.И. Тункина. – М.: Иностр.лит., 1959. – 652 с.
- 68) *Черниченко, С.В.* Контуры международного права. Общие вопросы. / М.: Научная книга, 2014. 592 с.
- 69) *Шиббаева, Е.А.* Право международных организаций: Вопросы теории. / М.: Международные отношения, 1986. 160 с.

*Б) На английском языке*

- 70) *Abeyratne, R.* Convention on International Civil Aviation. A Commentary. / Heidelberg: Springer International Publishing, 2014. 737 p.
- 71) *Buergenthal, T.* Law Making in the International Civil Aviation Organization. / Syracuse, N.Y.: Syracuse University Press, 1969 247 p.
- 72) *Dempsey, P.S.* Public International Air Law. / Montreal: Centre for Research in Air and Space Law, 2008. 878 p.

- 73) *Havel, Sanchez*. The Principles and Practice of International Aviation Law. / Cambridge University Press, 2014. 871 p.
- 74) *Huang, J*. Aviation Safety through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices. / The Netherlands: Kluwer Law International, 2009. 256 p.
- 75) *John N. Bradbury*. ICAO and Future Air Navigation Systems. / Springer, Berlin, Heidelberg, 1991
- 76) *Mendes de Leon*. Introduction to Air Law (10th edition). / The Netherlands: Kluwer Law International, 2017. 576 p.
- 77) *Milde, M*. International Air Law and ICAO. / Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. 351 p.
- 78) *Ratajczyk, M*. Regional Aviation Safety Organizations. Enhancing Air Transport Safety Through Regional Cooperation. / The Netherlands: Kluwer Law International, 2015. 352 p.
- 79) *Schermers, H.G., Blokker, N.M*. International Institutional Law. / Leiden-Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2011. 1310 p.
- 80) *Shaw, M.N*. International Law. / Cambridge: Cambridge University Press., 2008. 1709 p.
- 81) *Thirlway, H*. The Sources of International Law. / Oxford: Oxford University Press., 2014. 304 p.
- 82) *Weber, L*. International Civil Aviation Organization (ICAO). / The Netherlands: Kluwer Law International, 2017. 212 p.

### **III. Научные статьи**

*A) На русском языке*



83) *Абашидзе, А.Х., Травников, А.И.*, Старые, но современные проблемы международного воздушного права. / А.Х. Абашидзе, А.И. Травников // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019. №3. С. 181-202

84) *Баталов, А.А.* Вспомогательные процессы образования норм международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики. / А.А. Баталов // Московский журнал международного права. – 2020. – № 4. С. 64-80

85) *Баталов, А.А.* Источники международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики. / А.А. Баталов // Московский журнал международного права. – 2020. – № 3. С. 64-90

86) *Баталов, А.А.* Некоторые тенденции международно-правового регулирования борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в свете Пекинской международной конференции по воздушному праву 2010 года / А.А. Баталов // Евразийский юридический журнал. – № 6, – С. 56-61

87) *Ганенков, Е.О.* Перспективы международно-правового регулирования воздушно-космической навигации / Е.О. Ганенков // Актуальные проблемы современного международного права: материалы XI ежегодной международной научно-практической конференции, посвященной памяти профессора И. П. Блищенко: в 2 ч./ отв. Ред. А.Х. Абашидзе. – М.: РУДН, 2014. – Ч. 2 – С. 138-141.

88) *Григорян, П.А.* Международные организации в борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации / П.А. Григорян // Закон и Право – Law & Legislation. – М.: Юнити-Дана. – 2017. – № 6. – С. 102-105.

89) *Люблинский, П.И.* Преступления в области воздушного транспорта / П.И. Люблинский // Вопросы воздушного права. – 1930. – Выпуск 2. М. 172 с.

90) *Травников, А.И., Шамарин, П.А.* Роль Международной организации гражданской авиации в стандартизации деятельности воздушного транспорта / А.И. Травников, П.А. Шамарин // Вопросы российского и международного права – 2018. – Том 8. № 11А. С. 92-97

91) *Травников, А.И.* Обычаи в международном воздушном праве. / А.И. Травников // Закон и право. – 2013. – № 6. С. 75-76

92) *Травников, А.И. Григорян, П.А.* Международное право авиационной безопасности как институт международного воздушного права / А.И. Травников, П.А. Григорян // Евразийский юридический журнал. – 2015 – № 12 (91). – С. 79-81.

93) *Шамарин, П.А.* К вопросу о вкладе международных организаций в развитие международного воздушного права. / П.А. Шамарин // 75 лет ООН: вклад в обеспечение права и устойчивое развитие: материалы международной научно-практической конференции, посвященной 75-летию ООН, 60-летию РУДН и 25-летию ЕНУ им. Л.Н. Гумилева / отв. Ред. А.Х. Абашидзе, Е. М. Абайделинов, Ш.В. Тлепина – Нур-Султан, 2020. – С. 439-446.

94) *Шамарин, П.А.* К вопросу о компетенции Совета ИКАО, как органа по урегулированию споров на примере Решения по делам аппуляционной жалобы в отношении юрисдикции Совета ИКАО (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и ОАЭ vs Катара). / П.А. Шамарин // Развитие юридической науки в новых условиях: единство теории и практики – 2020: материалы международной научно-практической конференции. / отв. Ред. И.П. Зиновьев – М.: Издательство Южного федерального университета, 2020. – С. 269-271

*Б) На английском языке*

95) *Erling, U.M.* International Aviation Emissions Under International Civil Aviation Organization's Global Market Based Measure: Ready for Offsetting? / *U.M. Erling* // *Air & Space Law*. V.2, 2017. P. 1-12.

96) *Folliot, M.* Les voies et moyens de l'evolution reglementaire du transport aerienne en Europe / *M. Folliot* // *Revue francaise de droit aerien*. 1986. NI. P.25-28.

- 97) *Haanappel, P.P.C.* International Air Transport Association: Quo Vadis? / *P.P.C. Haanappel* // International Air Transport: Law, Organization and Policies for the Future. Ed. by N. Matte, Carswell, 1977. P.67-78.
- 98) *Haanappel, P.P.C.* The future relations between EEC institutions and international organizations working in the field of civil aviation / *P.P.C. Haanappel* // XV Air Law, 1990. P. 317-323.
- 99) *Hobe Stephan.* Global Challenges to Statehood – The Increasingly Important Role of Nongovernmental Organizations. / *Stephan Hobe* // Indiana Journal of Global Legal Studies. Vol.5, 1997. P. 191-209
- 100) *Константинов, Э.* Правният статут на международната организация по гражданско въздухоплаване (ИКАО) / *Э. Константинов* // Правна мисъл. 1983. №3. С. 22-23.
- 101) *Schubert, F.* The Liability of Air Navigation Services in the Single European Sky / *F. Schubert* // Annals of Air & Space Law, 2003. Vol. XXVIII. № 57. P. 75-80
- 102) *Shamarin P.* Airspace Navigation: Problems of international institutional cooperation and international legal regulation. / *P. Shamarin* // Advances in the Astronautical Sciences, 2019. P. 471-480

*В) На французском языке*

- 103) *Ambrosini, A.* Souverainete et trafic aerien international de la Convention de Paris de 1919 a celle de Montrux de 1936. / *A. Ambrosini* // Revue aeronautique internationale, vol. 28, P. 120–135

**IV. Дисертации и авторефераты дисертаций**

- 104) *Верещагин, А.Н.* Основные проблемы международного воздушного права: автореф. дис. ... д.ю.н. / Верещагин Александр Николаевич. Москва, 1971. 28 с.
- 105) *Ганенков, Е.О.* Перспективы международно-правового регулирования аэрокосмической навигации: дис. ... к.ю.н 10.00.10 / Ганенков Евгений Олегович. - Москва, 2015. 184 с.
- 106) *Григорян, П.А.* Международно-правовой режим авиационной безопасности: автореферат дис. ... к.ю.н. 12.00.10 / Григорян Петрос Арцрунович. Москва, 2018. 172 с.
- 107) *Малкина, И.Б.* Международные неправительственные организации в современном международном праве: дис. ... к.ю.н. 12.00.10 / Малкина Инна Борисовна. Москва, 2001. 194 с.
- 108) *Подшибякин, С.А.* Правовой статус международных неправительственных организаций: дис. ... к.ю.н. 12.00.10 / Подшибякин Сергей Александрович. Москва, 2004. 158 с.
- 109) *Быкова, Т.М.* Правовое положение международных неправительственных организаций, имеющих консультативный статус при межправительственных организациях: дис. ... к.ю.н. 12.00.10 / Быкова Татьяна Михайловна. Москва, 2012. 253 с.
- 110) *Николаева, Э.Н.* Международно-правовые проблемы неправительственных организаций: дис ... к.ю.н. 12.00.10 / Николаева Эльвира Николаевна. Москва, 2001. 156 с.

## **V. Электронные ресурсы, интернет-ресурсы**

- 111) Глава Boeing спрогнозировал объемы восстановления пассажирских перевозок в США. / Официальный сайт Российской Газеты. 12.05.2020. [Электронный ресурс]. –

Режим доступа: <https://rg.ru/2020/05/12/glava-boeing-sprognoziroval-obemy-vostanovleniia-passazhirskih-perevozok-v-ssha.html> (Дата обращения: 24.06.2020 г.).

112) Официальный сайт Международной организации гражданской авиации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/Solid-passenger-traffic-growth-and-moderate-air-cargo-demand-in-2018.aspx> (Дата обращения: 17.04.2020 г.).

113) Официальный сайт международного аэропорта Шереметьево. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.svo.aero/ru/press\\_center/press\\_releases/sheremetyevo-airport-served-over-49.9-million-passengers-in-2019](https://www.svo.aero/ru/press_center/press_releases/sheremetyevo-airport-served-over-49.9-million-passengers-in-2019) (Дата обращения: 17.04.2020 г.).

114) Официальный сайт «Деловой авиационный портал». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/obshchemirovoy-passazhiropotok-aviakompaniy-sostavit-60-naseleniya-zemli> (Дата обращения: 17.04.2020 г.).

115) Официальный сайт Европейской конференции гражданской авиации (ЕКАК). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ecac-ceac.org/about>, дата обращения (27.05.2020 г.).

116) Официальный сайт Африканской комиссии гражданской авиации (АФКАК). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://afcac.org/en/index.php>, (дата обращения: 28.05.2020 г.).

117) Официальный сайт Арабской организации гражданской авиации (АрКГА). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://acao.org.ma/> (дата обращения: 30.05.2020 г.).

118) Официальный сайт Агентства по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://asecnaonline.asecna.aero/>, (дата обращения: 29.05.2020 г.).

119) Официальный сайт организации Евроконтроль. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.eurocontrol.int/>, (дата обращения 30.05.2020 г.).

120) Официальный сайт Департамента объединенных авиационных властей (JAA). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://web.archive.org/web/20110629013950/http://www.jaa.nl/> (дата обращения: 30.05.2020 г.).

121) Официальный сайт European regions airline association (ERA). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.eraa.org/policy/safety/safety-assessment-foreign-aircraft-safa> (дата обращения: 30.05.2020 г.).

122) Официальный сайт Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.iata.org/> (дата обращения 31.05.2020 г.).

123) Официальный сайт Международного совета аэропортов (ACI). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://aci.aero/> (дата обращения 31.05.2020 г.).

124) Официальный сайт Международной федеральной ассоциации линейных пилотов (IFALPA). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ifalpa.org/> (дата обращения: 31.05.2020 г.).

125) Официальный сайт Международной федеральной ассоциации авиационных диспетчеров (IFATCA). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ifatca.org/> (дата обращения: 31.05.2020 г.).

126) Официальный сайт Международного общества авиационной электросвязи (SITA). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.sita.aero/> (дата обращения 31.05.2020 г.).

127) Официальный сайт Международного совета ассоциаций владельцев самолетов и пилотов (IAOPA). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.iaopa.org/index.html> (дата обращения: 01.06.2020 г.)

128) Официальный сайт Международного совета деловой авиации (IBAC). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ibac.org/about-ibac> (дата обращения: 2.06.2020 г.).

129) Сотрудничество ИКАО и МСА по вопросам повышения стандартов безопасности полетов в аэропортах. / Сообщение ИКАО для СМИ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202012/COM.10.12.RU.pdf> (дата обращения 31.05.2020 г.).

130) Annual General Meeting / IATA Official Website. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.iata.org/en/events/agm/>. (Дата обращения: 16.11.2020 г.).

131) CAPA-Centre for Aviation. / Official Website. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://centreforaviation.com/about/leadership> (Дата обращения: 30.09.2020 г.)

132) Coronavirus: Trump suspends travel from Europe to US. / Официальный сайт BBC News. / 12.03.2020. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-51846923> (Дата обращения: 01.10.2020 г.)

133) EASA and CAAC Deepen Cooperation to make aircraft type certification process more efficient for industry. / Official site of European Union Aviation Safety Agency. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-and-caas-deepen-cooperation-make-aircraft-type-certification-process> (Дата обращения: 16.11.2020 г.).

134) IBAC Urges ICAO, States To Foster Use of SAF. / Ainonline. / Official Website. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2019-10-02/ibac-urges-icao-states-foster-use-saf> (дата обращения 02.06.2020 г.).

135) IBAC To Highlight SAF, Turboprop Safety an ICAO. / Ainonline. / Official Website. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2019-09-12/ibac-highlight-saf-turboprop-safety-icao> (дата обращения: 02.06.2020 г.).

136) “ICAO Council endorses new updates to COVID-19 global aviation recovery guidelines”. / ICAO News Release. [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<https://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2020fix/COM.76.20.EN.PDF> (Дата обращения 01.10.2020 г.)

137) ICAO and IATA launch new guidance supporting the prevention and management of unruly and disruptive passengers. / Official Website of International Civil Aviation Organization. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-and-IATA-launch-new-guidance-supporting-the-prevention-and-management-of-unruly-and-disruptive-passengers.aspx> (Дата обращения: 16.11.2020 г.)

138) “ICAO President underscores importance of solidarity, innovation and sustainability to sectoral recovery strategies”. / ICAO News Release. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2020fix/COM.80.20.EN.pdf> (Дата обращения 16.11.2020 г.).

139) “Life beyond COVID-19 – How will aviation need to change?” / Official Website of Eurocontrol. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.eurocontrol.int/article/life-beyond-covid-19-how-will-aviation-need-change> (Дата обращения: 16.11.2020 г.).

140) The International Business Aviation Council – The Voice For Business Aviation. / Business View Magazine. / Official Website. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://businessviewmagazine.com/international-business-aviation-council-voice-business-aviation/> (дата обращения: 02.06.2020 г.).

141) Towards a fairer ground handling sector in Europe. / Business airport international. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.businessairportinternational.com/features/towards-a-fairer-ground-handling-sector-in-europe.html> (Дата обращения: 17.11.2020 г.).

142) Unruly Passengers. / IATA Official Website. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.iata.org/en/policy/consumer-pax-rights/unruly-passengers/> (Дата обращения 16.11.2020 г.).



143) World Civil Aviation Report. Vol.3 Montreal, 2019. P.34,140,188,219 / ACI Official Website. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.aci-asiapac.aero/advocacy/facilitation/airport-health-accreditation> (Дата обращения: 16.11.2020 г.).