

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

**Циклова комісія соціально-гуманітарних дисциплін та фізичної  
підготовки**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ**

**з навчальної дисципліни «Авіаційна психологія та право»  
вибіркових компонент  
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти  
Аеронавігація**

**за темою 6 – Повітряне право**

**Харків 2021**

**ЗАТВЕРДЖЕНО**

Науково-методичною радою  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від 23.09.21 № 8

**СХВАЛЕНО**

Методичною радою  
Кременчуцького льотного  
коледжу Харківського  
національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від 22.09.21 № 2

**ПОГОДЖЕНО**

Секцією науково-методичної ради  
ХНУВС з гуманітарних та соціально-  
економічних дисциплін  
Протокол від 22.09.21 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії соціально-гуманітарних дисциплін та фізичної підготовки, протокол від 25.08.2021 № 1

**Розробник:** викладач циклової комісії соціально-гуманітарних дисциплін та фізичної підготовки, спеціаліст вищої категорії Кошева Ю.В.

**Рецензенти:**

1.Викладач циклової комісії соціально-гуманітарних дисциплін та фізичної підготовки, викладач вищої категорії, викладач-методист Кременчуцького льотного коледжу Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат політологічних наук Матета О.А.

2.Викладач циклової комісії економіки та управління Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС, к. пед. н, викладач вищої категорії, викладач-методист Носач І.В.

### План лекції:

1. Поняття, джерела та принципи міжнародного права.
2. Правовий режим повітряного простору.
3. Безпека цивільної авіації та відповідальність у міжнародному повітряному праві.
4. Міжнародні організації в галузі цивільної авіації.

### Рекомендована література:

#### Основна

1. Міжнародне публічне право : підручн. / [авт. кол.: В. М. Репецький, В. М. Лисик, М. М. Микієвич та ін.] ; за ред. В. М. Репецького. – 2-ге вид., стер. – Київ : Вид-во «Знання», 2012. – 437 с.
2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 17 грудня 2008 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594](http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_594)
3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 грудня 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038)
4. Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна від 19 червня 1948 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_159](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_159).

#### Додаткова

5. Конвенція про збитки, завдані іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні від 07 жовтня 1952 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_231](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_231)
6. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна від 14 вересня 1963 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_244](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_244) 158

### Текст лекції

Міжнародне повітряне право - це галузь міжнародного права, яка охоплює систему норм, що регулюють відносини між державами та іншими суб'єктами міжнародного права з приводу використання повітряного простору з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень і гарантування їх безпеки.

Сфера дії у просторі цієї галузі права зумовлена фізичними властивостями атмосфери як середовища, в якому можливі польоти штучних об'єктів з використанням їх аеродинамічних властивостей. Постійна практика польотів таких об'єктів та супутників на навколоземній орбіті призвела до появи міжнародно-правової звичаєвої норми, згідно з якою держави визнали межу між повітряним і космічним простором 100-110 км над рівнем моря.

Таким чином, сфера дії міжнародного повітряного права обмежена простором, який має юридичний статус повітряного простору. Відповідно,

простір, який знаходиться над сухопутною і водною територією держав, включаючи їхнє територіальне море, є невід'ємною частиною території держав. У межах названого повітряного простору держави здійснюють виключний і повний суверенітет з урахуванням їхніх міжнародних зобов'язань стосовно міжнародної аеронавігації.

У межах повітряного простору над відкритим морем і над Антарктикою діє режим свободи польотів.

Норми міжнародного повітряного права регулюють відносини держав з приводу здійснення їх повітряними суднами міжнародних польотів, під якими необхідно розуміти польоти через повітряний простір над територією більш ніж однієї держави.

З позиції права сфера дії міжнародного права охоплює два рівні:

1) правове регулювання міжнародних польотів у повітряному просторі певних держав;

2) правове регулювання польотів у міжнародному повітряному просторі.

Основними джерелами міжнародного повітряного права є міжнародний договір і міжнародний звичай.

Серед багатосторонніх договорів міжнародного повітряного права необхідно виокремити такі:

\* Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська) 1929 р.

\* Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька) 1944 р.

\* Конвенція про визнання прав на повітряне судно (Женевська) 1948 р.

\* Конвенція про шкоду, завдану іноземним повітряним судном третім особам на поверхні (Римська) 1952 р.

\* Конвенція про злочини і деякі інші акти на борту повітряного судна (Токійська) 1963 р.

\* Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька) 1970 р.

\* Конвенція про боротьбу з незаконними актами, направленими проти безпеки цивільної авіації (Монреальська) 1971 р.

\* Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреальський протокол) 1988 р.

\* Договір про відкрите небо (Гельсінкі) 1992 р.

Названі договори мають універсальний характер, які своїм регулюючим впливом охоплюють переважну кількість держав. Поряд з ними важливе місце відведено регіональним двостороннім угодам, таким, як: Угода про комерційні права при нерегулярних повітряних сполученнях в Європі 1956 р.; Угода про порядок встановлення тарифів при регулярних повітряних сполученнях між членами Європейської конвенції цивільної авіації (ЄКЦА) 1967 р. та ін.

Окрім цього, нормативну основу сучасного міжнародного повітряного права становлять також двосторонні угоди про повітряне сполучення, згідно з якими функціонує вся система міжнародних повітряних сполучень.

Серед джерел міжнародного повітряного права окреме місце займають міжнародні звичаї. Порівняно з іншими галузями їхня кількість у цій галузі є незначною. Однак всезагальне визнання як звичасвої норми заслужило положення про обов'язкове надання допомоги повітряним судном іншому повітряному судну чи морському судну, який зазнав аварії, а також надання таким суднам права на переліт державного кордону та виконання посадки повітряного судна на аеродромі, не передбаченому на політ, у випадках виникнення загрози для життя та здоров'я пасажирів і членів екіпажу.

Важливе місце серед допоміжних джерел галузі займають стандарти та рекомендаційна практика, яка приймається в рамках Міжнародної організації цивільної авіації (далі - ІКАО) з метою забезпечення єдиних правил, що стосуються аеронавігації і міжнародного повітряного транспорту. Незважаючи на те, що зазначені правила мають необов'язковий характер для держав, однак їх застосовують, оскільки вони базуються на світовому досвіді цивільної авіації.

Для реалізації норм міжнародного повітряного права чільне місце відведено національному законодавству, яке регулює діяльність цивільної авіації і пов'язані з нею міжнародні правовідносини. В Україні основним законодавчим актом у цій сфері є Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р., який містить положення про використання міжнародного повітряного простору (ст. 12), здійснення міжнародних польотів (ст. 57), переліт державного кордону (ст. 58).

Ураховуючи ту обставину, що загальні принципи міжнародного права є визначальні для всіх його галузей, міжнародна практика у сфері повітряних сполучень між державами виробила також спеціальні галузеві принципи, які мають конкретне застосування лише у цій сфері діяльності держав, недотримання яких є неможливим при здійсненні міжнародних повітряних сполучень. Серед таких принципів необхідно виокремити такі:

1. Принципи суверенітету над повітряним простором.

Це означає, що кожна держава володіє повним і виключним суверенітетом над повітряним простором над своєю територією. Це положення знайшло своє закріплення у ст. 1 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію<sup>123</sup> та ст. 1 Повітряного кодексу України.

Здійснюючи своє верховенство та юрисдикцію над повітряним простором, держави приймають закони і встановлюють правила, які визначають:

- а) порядок використання повітряного простору над державою та міжнародного повітряного простору;
- б) статус повітряного судна та його екіпажу;
- в) режим міжнародних польотів та ін.

2. Принцип гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації. Обов'язок для держав щодо гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації випливає зі змісту двосторонніх міжнародних договорів та положень Чиказької конвенції 1944 р. Кожна держава своїм законодавством визначає повітряні траси, які є коридором у повітряному просторі, обмеженому за висотою та шириною, призначеному для безпечного виконання польотів повітряними суднами і забезпеченому засобами навігації, контролю та управління повітряним рухом.

Усі обмеження щодо використання повітряного простору держави доводять до відома заінтересованих юридичних і фізичних осіб держави, інших держав і міжнародних авіаційних організацій через канали систем аеронавігаційної інформації.

Постійно діючі заборонені зони та зони обмеження польотів обов'язково включають до збірників аеронавігаційної інформації і наносять на аеронавігаційні карти.

Різного рівня нормативні акти, приписи та вимоги, які приймають держави щодо безпеки використання власного повітряного простору, утворюють національний режим гарантування безпеки цивільної авіації.

У 1986 р. Рада ІКАО прийняла типову статтю про авіаційну безпеку та рекомендувала її для використання у двосторонніх відносинах. Разом із принципом гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації чинні міжнародно-правові норми з безпеки цивільної авіації утворюють її міжнародно-правовий режим.

3. Принцип свободи польотів у міжнародному повітряному просторі. При виконанні польоту повітряним судном у міжнародному просторі юрисдикцію щодо нього впродовж усього його польоту здійснює та держава, де зареєстроване повітряне судно. Перебуваючи у міжнародному повітряному просторі, повітряне судно є недоторканим і незалежним від будь-якої держави, за винятком тієї, де це повітряне судно зареєстровано, та підпорядковується і діє на підставі лише її законів. Використання міжнародного простору регулюється міжнародними правилами.

Свобода польотів над відкритим морем є складовою частиною загальновизнаного принципу свободи відкритого моря, закріпленого в Конвенції з морського права 1982 р.

Режим повітряного простору і міжнародних польотів - це сукупність юридичних норм, які визначають права й обов'язки держав щодо повітряного простору, його використання, порядок повітряних перевезень, правовий статус повітряних суден і членів екіпажу, вантажу та пасажирів.

Нижня межа повітряного простору знаходиться над сухопутною і водною поверхнею Землі. Стосовно верхньої межі повітряного простору необхідно зауважити, що в нормах міжнародного права вона не знайшла свого закріплення.

Над територією кожної держави режим повітряного простору та міжнародних польотів регулюється її національним законодавством та

міжнародними договорами, які вона уклала з іншими державами на двосторонній та багатосторонній основі.

Кожна держава самостійно визначає порядок допуску іноземних повітряних суден у свій повітряний простір. Така дозвільна система є основою правового режиму повітряного простору всіх держав на сьогодні, який є обов'язковим як для регулярних, так і нерегулярних міжнародних польотів.

Необхідно виокремити дві правові підстави для виконання міжнародних польотів. Першою із них є міжнародний договір (як двосторонній, так і багатосторонній) та спеціальний дозвіл держави. Деякі держави допускають на свою територію нерегулярні польоти відповідно до повідомлення (диспетчерського повідомлення).

Під час перебування суден у повітряному просторі іншої держави на них поширюється юрисдикція держави перебування. Вона стосується паспортного, митного та валютного контролю. Після прибуття повітряного судна відповідні компетентні органи уповноважені перевірити такі документи, як: свідоцтво про реєстрацію літака; посвідчення про його придатність до польотів; свідоцтво про кваліфікацію членів екіпажу; списки пасажирів та ін. Польоти іноземних повітряних суден повинні здійснюватися за визначеними маршрутами з використанням їх аеропортів, які визначаються державою перебування.

Згідно з Чиказькою конвенцією, застосовують принцип недискримінації стосовно повітряних переміщень суден усіх держав. Повітряне судно, яке перетнуло державний кордон без дозволу або вчинило інші порушення правил польотів, визнається судном-порушником і зобов'язане зробити посадку на вимогу органів, які здійснюють контроль за польотами.

Керуючись намірами безпеки та дотримуючись принципу недискримінації, кожна держава може обмежити або повністю заборонити польоти іноземних повітряних суден над відповідними зонами своєї території.

Повітряне судно повинно мати національні розпізнавальні знаки та реєстраційний номер не більше однієї держави. Перебуваючи у повітряному просторі, повітряні судна підпорядковуються чинним законам держави прапора.

У міжнародному праві відсутнє єдине визначення поняття "правовий режим повітряного простору". А тому вказана юридична категорія складається з елементів, які розкривають її зміст. Ці складові елементи визначають процедуру надання літальному апарату статусу повітряного судна, вирішують питання його приналежності до певної держави. Окремі елементи правового режиму повітряного простору закріплюють обсяг прав та обов'язків членів екіпажу повітряних суден, виокремлюють напрям виконання міжнародних і внутрішніх польотів, встановлюють відповідальність за збереження об'єктів перевезення та порядку відшкодування завданої шкоди.

Міжнародні повітряні польоти регулюються як Чиказькою конвенцією 1944 р., так і національним законодавством (в Україні - Повітряним кодексом України та підзаконними актами).

Міжнародним польотом вважається такий, при якому повітряне судно повинно перетнути кордони більш ніж однієї держави. А відтак міжнародні польоти можуть бути як регулярні, так і нерегулярні.

До регулярних повітряних польотів необхідно віднести будь-яке повітряне сполучення, котре здійснюється спеціально визначеними державами авіапідприємствами за узгодженням між сторонами розкладом та лініями-маршрутами, що передбачені у відповідному міжнародному договорі.

Нерегулярні міжнародні польоти відрізняються тим, що вони здійснюються поза розкладом у вигляді додаткових або чартерних рейсів,

Для виконання регулярних міжнародних польотів потрібен дозвіл. Згідно зі ст. 5 Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію, цивільні судна держав-учасниць мають право здійснювати польоти на територію іншої держави-учасниці або безпересадочні польоти через її територію і без обов'язкової попередньої згоди. Конвенція для держав надає спеціальний дозвіл на свободу польотів через їхню територію повітряних суден для інших держав-учасниць. Особливою формою спеціальних дозволів для здійснення міжнародних повітряних польотів є міжнародні договори.

Стосовно дозвільного порядку для нерегулярних польотів, то для цього використовують спрощену форму дозволу у вигляді диспетчерського повідомлення.

Кожна держава встановлює порядок доступу повітряних суден у свій повітряний простір, керуючись при цьому принципом повного та виключного суверенітету держав на повітряний простір. Вона визначає порядок перетину іноземними суднами свого кордону, регулює у межах свого повітряного простору всі переміщення в повітрі, здійснює щодо іноземних повітряних суден та їх екіпажів адміністративну та кримінальну юрисдикцію.

Відповідно до ст. 29 Чиказької конвенції, кожне повітряне судно договірної держави, яке здійснює міжнародні польоти, повинно мати в наявності такі документи:

- а) свідоцтво про його реєстрацію;
- б) посвідчення про його придатність до польотів;
- в) відповідне свідоцтво на кожного члена екіпажу;
- г) бортовий журнал;
- г) дозвіл на бортову радіостанцію;
- д) список прізвищ пасажирів із вказівкою пунктів відправлення і призначення;
- е) докладні декларації на вантаж.

Переліт Державного кордону України повітряними суднами здійснюється за спеціально виділеними коридорами.

Жодне військове спорядження або військові матеріали не можуть перевозитися на територію або над територією держави на повітряних суднах, котрі використовують у міжнародній навігації, окрім як зі згоди такої держави.



Кожна держава у період стихійного лиха або з метою громадської безпеки має право тимчасово обмежити або заборонити польоти над усією територією або будь-якою її частиною за умови, що таке обмеження чи заборона застосовуються до повітряних суден усіх інших держав.

Держава також уповноважена під час воєнного або надзвичайного становища повністю заборонити польоти іноземних повітряних суден над своєю територією, ввести певні обмеження, але лише для всіх іноземних суден незалежно від їхньої національної приналежності.

У 1992 р. у Гельсінкі був підписаний Договір про відкрите небо, який встановив режим для проведення спостереження за польотами державами-учасницями над територіями інших держав і закріплення їх прав та обов'язків стосовно цього режиму.

Особливе місце в міжнародному повітряному праві займають польоти у міжнародному повітряному просторі, який знаходиться над відкритим морем, виключною економічною морською зоною, міжнародними протоками, а також над Антарктидою.

Польоти над відкритим морем регулюються Конвенцією 1958 р. про відкрите море. В основі міжнародно-правового режиму повітряного простору над відкритим морем закладено принцип свободи польотів, згідно з яким повітряні судна всіх прибережних і неприбережних держав мають право вільно літати у повітряному просторі над відкритим морем. Цей принцип був підтверджений також Конвенцією ООН з морського права 1982 р. На відміну від польотів наддержавною територією, для здійснення польотів над відкритим морем не потрібно одержувати на це дозвіл від кого-небудь. Однак при здійсненні таких польотів держави повинні дотримуватись правил. Насамперед вони зобов'язані стежити за тим, щоб їхні повітряні судна під час польотів над відкритим морем не робили яких-небудь незаконних дій стосовно іноземних морських і повітряних суден, що знаходяться в цьому міжнародному районі. Серед таких заборонених дій варто назвати навмисні й небезпечні обльоти іноземних морських суден на малих висотах військовими літальними апаратами, перехоплення іноземних повітряних суден, зближення з ними на недопустимі малі висоти й усі інші подібні дії, які створюють реальну загрозу безпеки польотів у повітряному просторі відкритого моря.

Під час польотів над відкритим морем держава реєстрації повітряного судна здійснює юрисдикцію над цим судном упродовж усього польоту. Будь-яке повітряне судно, що знаходиться у цьому повітряному просторі, є недоторканим і незалежним від органів влади будь-якої держави, крім тієї, де воно зареєстроване, і підпорядковується лише її законам. Повітряні судна інших держав при цьому не мають права вимагати зміни курсу і маршруту польоту, запитувати про пункти вильоту й посадки та здійснювати будь-які дії, що становлять загрозу або порушення прав іншої держави на рівне користування свободою польотів над відкритим морем.

Здійснюючи політ над відкритим морем, повітряне судно повинне мати національні розпізнавальні знаки та реєстраційний номер щонайбільше однієї

держави. За відсутності реєстраційних та розпізнавальних знаків таке повітряне судно визнається судом без національності-й позбавляється міжнародно-правового захисту.

Деякі двосторонні угоди про повітряне сполучення іноді охоплюють положення, що регулюють відносини між державами стосовно польотів над відкритим морем. Держави можуть виконувати відповідні обов'язки і здійснювати визначені права щодо обслуговування повітряного руху над певними районами повітряного простору відкритого моря. Для цього вони забезпечують керівництво польотами своїх та іноземних повітряних суден, планування та їх координату. В основі цих прав і обов'язків лежить добровільно взятє за згодою інших держав зобов'язання обслуговувати міжнародні польоти над відкритим морем, що закріплюється у вигляді угоди між зацікавленими країнами.

Проте такі зобов'язання не створюють для держав, що здійснюють обслуговування повітряного руху, суверенних прав на повітряний простір відкритого моря.

Окрім свободи польотів повітряних суден над відкритим морем, існує також свобода наукових досліджень за допомогою повітряних суден, свобода використання літальних апаратів для забезпечення рибальства та спорудження штучного обладнання і споруд.

Згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 р., закріплено право транзитного прольоту у повітряному просторі над більшістю міжнародних проток. Така свобода польоту реалізується з метою безперервного та швидкого транзиту через повітряний простір над протокою. При здійсненні цього права повинен враховуватися суверенітет, територіальна цілісність та політична незалежність прибережних держав, а також виконуються навігаційні правила, які встановлені ІКАО.

На особливу увагу заслуговує режим польотів над Чорноморськими протоками, який урегульовано Конвенцією про режим проток у 1936 р. у м. Монтьрьо.

Згідно зі ст. 23 вказаної Конвенції, "для забезпечення проходу цивільних повітряних суден між Середземним морем і Чорним морем турецький уряд буде визначати поза забороненими зонами проток повітряні маршрути, призначені для цього проходу; цивільні повітряні судна можуть використовувати ці шляхи, роблячи турецькому уряду для епізодичних повітряних рейсів попередження за три дві, а для регулярних повітряних рейсів - загальне попередження про дати проходу".

Щодо польотів військових повітряних суден, то над цими протоками яких-небудь правил Конвенція не встановлює. За законами внутрішнього законодавства Туреччини, для цього потрібен дозвіл турецького уряду, що може бути отриманий за дипломатичними каналами.

Таким чином, ст. 23 Конвенції Монтьрьо надає право вільного прольоту для цивільних повітряних суден усіх держав. На цьому заснований режим повітряного простору над Чорноморськими протоками.

Стосовно правового режиму польотів над архіпелажними водами, то він також закріплений у Конвенції ООН 1982 р. Так, п. 3 ст. 53 передбачає, що всім повітряним суднам будь-якої держави надано право архіпелажного прольоту повітряним коридором з метою безперервного, швидкого та безперешкодного транзиту з однієї частини відкритого моря в іншу.

Правовий режим польотів над архіпелажними водами дещо схожий з правом транзитного прольоту над міжнародними протоками. Повітряний простір над ними також підвладний суверенітету архіпелажних держав, але відкритий і вільний для прольоту повітряних суден усіх держав.

Згідно зі ст. 41 Конвенції, держава-архіпелаг може вказувати спеціальні повітряні коридори для прольоту над архіпелажними водами. Ці повітряні коридори перетинають архіпелажні води і прилегле територіальне море та включають всі звичайні шляхи, що використовують для прольоту над архіпелажними водами. Право прольоту такими повітряними коридорами поширюється на всі літальні апарати.

Архіпелажний проліт здійснюють над традиційними морськими шляхами або в межах спеціальних повітряних коридорів, котрі встановлює держава-архіпелаг.

Держава-архіпелаг може, якщо цього вимагають обставини, після належного про те повідомлення, змінювати будь-які морські коридори або схеми поділу руху, встановлені або запропоновані нею раніше, іншими морськими коридорами або схемами поділу руху. Такі морські коридори або схеми поділу руху повинні відповідати загальноприйнятим правилам. При встановленні або зміні морських коридорів чи зміні схем поділу руху держава-архіпелаг передає пропозиції компетентній МО з метою їхнього затвердження. Сама організація тільки затверджує такі морські коридори та схеми поділу руху, що можуть бути погоджені з державою-архіпелагом, після чого остання встановлює, затверджує або змінює їх. Оскільки повітряні коридори повинні встановлюватися над морськими коридорами, то зміна морських коридорів може привести до переміщення слідом за ними розташованих над ними повітряних коридорів.

Якщо держав а-архіпелаг не встановлює морських або повітряних коридорів, право архіпелажного проходу може здійснюватися шляхами, що зазвичай використовують для міжнародного судноплавства. Крім того, на повітряні судна, що здійснюють транзитний проліт над державою-архіпелагом, покладають ті самі обов'язки, що і при польоті над міжнародними протоками.

Режим повітряного простору над Антарктикою і польотів над нею визначений Договором про Антарктику 1959 р., згідно зі ст. VI якого всі держави, незалежно від їхньої участі у цьому Договорі, мають право вільно здійснювати над Антарктикою польоти цивільних повітряних суден, неухильно дотримуючись при цьому стандартів ІКАО. Повітряний простір Антарктики використовують лише в мирних цілях. Військові літальні апарати можуть здійснювати польоти над цим континентом лише для контролю за

дотриманням положень Договору (ст. VII), а також для доставки та вивозу персоналу й обладнання для станцій.

Підвищення ролі цивільної авіації в міжнародних перевезеннях пасажирів і вантажів, зростання інтенсивності руху на міжнародних авіалініях та швидкий розвиток авіаційної техніки вимагають особливої уваги до питань міжнародно-правового гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації.

Нормативно-правове закріплення поняття "безпека" подано в Чиказькій конвенції 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію. При цьому можна виокремити три групи норм, в яких визначено термін "безпека".

У першій групі термін вживається у вузькому значенні. Ці положення про те, що: при встановленні правил для своїх повітряних суден держави зобов'язуються належним чином враховувати їх безпеку (ст. 46); з метою безпеки польоту від повітряних суден потрібно вимагати дотримуватись запропонованих маршрутів або одержувати спеціальний дозвіл на польоти (ст. 5); засоби аеронавігаційного забезпечення надають з метою безпеки й оперативності повітряних сполучень (ст. 15); політ безпілотного повітряного судна повинен контролюватися таким чином, щоб не було небезпеки для цивільних повітряних суден (ст. 8); необхідно вживати відповідних заходів, якщо аеропорти або аеронавігаційні засоби недостатні для безпечного здійснення міжнародних повітряних сполучень (ст. 69).

До другої групи відносять положення, в яких підкреслено можливий вплив використання цивільної авіації на безпеку інших сфер суспільної діяльності, крім власне цивільної авіації. Так, у Преамбулі Чиказької конвенції 1944 р. зауважено, що зловживання цивільною авіацією може створити загрозу загальній безпеці. У цьому зв'язку закріплюється право держави обмежити або заборонити польоти іноземних повітряних суден в інтересах суспільної безпеки, в міркувань військової необхідності, при виключних обставинах або у період надзвичайного стану (ст. 9), заборонити або обмежити перевезення визначених предметів через свою територію "з метою дотримання суспільного порядку і безпеки" (ст. 35). Нарешті, ст. 64 Конвенції названа "Угоди з безпеки" щодо авіаційних питань, що входять у компетенцію ІКАО і безпосередньо впливають на міжнародну безпеку.

Третю групу становить положення, в яких термін "безпека" не можна звести тільки до її вузького значення й які одночасно стосуються власне "безпеки цивільної авіації". Так, ст. 37 Конвенції, визначаючи конкретні технічні питання, з яких ІКАО може затверджувати і змінювати міжнародні стандарти і рекомендації, встановлює, що вони можуть відноситися "також до таких інших питань, що стосуються безпеки... повітряних сполучень, які час від часу можуть виникати".

Проблему гарантування безпеки цивільної авіації поділяють на два самостійних, хоча й взаємопов'язаних питання. По-перше, це вживання відповідних заходів і встановлення правил щодо забезпечення технічно-надійної експлуатації авіаційної техніки як своєрідної "техніки безпеки". По-друге, сюди входять специфічні правові питання боротьби з актами

незаконного втручання людини в діяльність цивільної авіації, що загрожують її безпеці.

Саме в цих двох напрямках з перших років появи авіації розвивалися міжнародно-правові норми, пов'язані з гарантуванням безпеки міжнародної цивільної авіації. Їх аналіз дає можливість мати уявлення про історію і характер становлення в міжнародному повітряному праві принципу "гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації".

З метою створення безпеки цивільної авіації були прийняті такі міжнародно-правові акти: Конвенція про злочини і деякі інші дії на борті повітряного судна, підписана 14 вересня 1963 р. у Токіо (Токійська конвенція); Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписана 16 грудня 1970 р. у Гаазі (Гаазька конвенція); Конвенція про боротьбу з незаконними актами проти безпеки цивільної авіації, підписана 23 вересня 1971 р. у Монреалі (Монреальська конвенція); Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, підписаний 24 лютого 1988 р. у Монреалі (Монреальський протокол).

Однак першим міжнародним документом, що містить окремі норми, які стосуються безпеки повітряного судна, є Женевська конвенція 1958р. про відкрите море. Конвенція визначає піратство як будь-які неправомірні акти насильства, затримання або грабежу, вчинені в особистих цілях екіпажем або пасажирями одного приватного судна або літального апарата стосовно іншого судна або літального апарата й осіб, що знаходяться на борту. Мова йде про дії екіпажу або пасажирів піратських морських або повітряних суден. При цьому такі акти, за змістом Женевської конвенції, можуть кваліфікуватися як "піратство" тільки у разі їхнього здійснення у відкритому морі або в повітряному просторі над ним.

Токійська конвенція 1963 р. уперше включила визначення незаконного захоплення цивільного судна, "коли особа, що знаходиться на борту повітряного судна, незаконно, за допомогою сили або погрози застосування сили, вчинила акт втручання, захоплення або іншим способом неправомірно здійснює контроль над повітряним судном у польоті або коли планується здійснення такого акту". У цьому визначенні виділяється факт неправомірного здійснення контролю над повітряним судном у польоті незалежно від мети особи, що знаходиться на його борту. Однак Конвенція не кваліфікує подібні дії як злочин, обмежуючись вказівкою на те, що держави зобов'язуються вживати заходів для відновлення або збереження контролю "законного командира" над повітряним судном.

Гаазька конвенція 1970 р. розширила поняття незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, визнала ці дії злочинними і запровадила інститут співучасті в протиправних діях, що посягають на безпеку повітряних суден.

Монреальська конвенція 1971 р. акцентувала, що злочинними визнаються дії особи, яка: здійснює акт насильства стосовно особи, що знаходиться на борту повітряного судна в польоті, якщо такий акт може загрозовувати безпеці

повітряного судна; руйнує повітряне судно, що знаходиться в експлуатації, або заподіює цьому повітряному судну пошкодження, котрі виводять його з ладу або можуть загрожувати його безпеці в польоті; вчиняє дії, що призводять до розміщення на повітряному судні або знаходиться в експлуатації, яким би то не було способом пристроїв або речей, які можуть зруйнувати таке повітряне судно чи заподіяти йому шкоду або вивести його з ладу, що може загрожувати його безпеці в польоті; руйнує чи пошкоджує аеронавігаційне обладнання або втручається в його експлуатацію, якщо будь-який такий акт може загрожувати безпеці повітряних суден у польоті; повідомляє завідомо неправдиві дані, що створюють загрозу безпеці повітряного судна в польоті.

Токійську, Гаазьку і Монреальську конвенції застосовують у всіх тих випадках, коли повітряне судно знаходиться в польоті над іншою територією, ніж територія держави реєстрації повітряного судна.

При цьому положення Токійської конвенції застосовують "з моменту включення двигуна з метою зльоту до моменту закінчення пробігу при посадці", а Гаазьку і Монреальську - "з моменту закриття всіх зовнішніх дверей після завантаження і до моменту відкриття кожних з таких дверей для вивантаження".

Монреальську конвенцію 1971 р. застосовують також у період перебування повітряного судна "в експлуатації". Цей період визначається з початку передпольотної підготовки і продовжується протягом 24 годин після здійснення повітряним судном посадки. Необхідність введення в Монреальську конвенцію поняття "перебування повітряного судна в експлуатації" пов'язана з випадками диверсійних актів проти літаків під час їхнього перебування в аеропортах або в інших місцях стоянок.

Усі три конвенції не застосовують щодо повітряних суден, задіяних на військовій, митній і поліцейській службах, тобто до державних повітряних суден.

Особливістю Токійської конвенції є те, що вона визначає право держави реєстрації повітряного судна здійснювати юрисдикцію стосовно всіх актів незаконного втручання. Однак при цьому Конвенція допускає юрисдикцію будь-якої іншої держави, якщо дії на борту літака спрямовані проти громадянина такої держави, якщо злочин створює наслідки на її території чи загрожує її безпеці або якщо втручання держави в політ необхідне для виконання нею зобов'язань за багатосторонньою міжнародною угодою.

У Гаазькій і Монреальській конвенціях закріплений принцип конкуруючої юрисдикції - встановлювати юрисдикцію стосовно злочинів можуть: держава реєстрації повітряного судна; держава основного місця діяльності або постійного місця перебування орендаря повітряного судна, що здане в оренду без екіпажу; держава, на території якої здійснює посадку повітряне судно і на борту якого вчинений злочин і ще знаходиться злочинець; будь-яка інша держава, на території якої знаходиться злочинець або передбачуваний злочинець.

Монреальський протокол 1988р. доповнив Монреальську конвенцію 1971 р., включивши такі акти до визначення злочинів: акт насилля щодо особи в міжнародному аеропорту; акт руйнування або пошкодження споруджень міжнародного аеропорту; акт порушення роботи служб міжнародного аеропорту. Згідно з Протоколом, держави-учасниці зобов'язані встановити свою юрисдикцію над подібними злочинами у випадку, коли злочинець знаходиться на їх території і вони не можуть видати його державі, на території якої було вчинено певний злочин. Протокол доповнив правову базу, необхідну для запобігання незаконним актам проти безпеки цивільної авіації.

Поряд з цими універсальними міжнародно-правовими актами існують й угоди регіонального характеру. Так, 26 травня 1995 р. у межах СНД була підписана Угода про співробітництво з забезпечення захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. У цій Угоді разом з Україною беруть участь 12 держав. В основному вона дублює положення універсального конвенційного механізму, однак до певних її новацій потрібно віднести трактування "авіаційної безпеки" як комплексу заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. Крім того, ст. 3, 4, 5 передбачають узгодженість дій сторін із запобігання і припинення актів втручання в діяльність цивільної авіації, надання всіх видів допомоги членам екіпажу і пасажиром повітряного судна, забезпечення доступу представників уповноважених (конвенціями) установ. Відповідно до ст. 6 Угоди, питання юрисдикції (у тому числі й видачі) стосовно правопорушників, які намагалися здійснити або здійснили акт незаконного втручання, вирішують учасники Угоди в межах положень міждержавних угод. Для підвищення якості узгоджених дій сторін при Міждержавному авіаційному комітеті СНД створюється Координаційна рада з авіаційної безпеки.

Щодо національно-правових заходів гарантування безпеки цивільної авіації в Україні, то варто згадати певну активізацію нормотворчого процесу у сфері боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. У лютому 2003 р. було затверджено Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації. Програма розроблена відповідно до Чиказької конвенції 1944 р., її метою є створення організаційно-правових засад щодо гарантування авіаційної безпеки та ефективної діяльності цивільної авіації. Виконання визначених цією Програмою заходів забезпечує спеціально уповноважений орган із питань авіаційної безпеки цивільної авіації - урядовий орган державного управління діяльністю цивільної авіації у складі центрального органу виконавчої влади з питань транспорту.

У Повітряному кодексі України 1993р. цій проблемі присвячено розділ XIII, який називається "Захист авіації від актів незаконного втручання". У ньому визначено порядок організації авіаційної безпеки (ст. 71), основні заходи щодо захисту від актів незаконного втручання (ст. 72), контроль за безпекою (ст. 73) та гарантування виконання вимог авіаційної безпеки (ст. 74).

Окремої уваги заслуговує проблема відповідальності в міжнародному повітряному праві, регламентація якої стосується відповідальності авіаперевізника перед пасажирами та вантажовласниками, а також відповідальності за шкоду, завдану третім особам.

Першим міжнародним документом, що встановив відповідальність авіаперевізника, є Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень 1929 р. Нею встановлено: перевізник несе відповідальність за шкоду, завдану пасажиру і вантажу в період повітряного перевезення (ст. 17,18); відповідальність перевізника настає при наявності його вини (ст. 20); визначено максимальну межу відповідальності перевізника (ст. 22); відповідальність перевізника в повному обсязі (ст. 25).

Додатковий Гаазький протокол 1965р. до Варшавської конвенції 1929 р. збільшив удвічі межі відповідальності перевізника.

Гвадалахарська конвенція 1961р. сприяла застосуванню основних принципів Варшавської конвенції 1929 р. на перевезення, що здійснюють орендовані повітряні судна.

Додатковий Гватемальський протокол 1971 р. до Варшавської конвенції 1929 р. запровадив принцип об'єктивної відповідальності перевізника та встановив межу відповідальності в 100 тис. дол. США.

У травні 1999 р. була прийнята Монреальська конвенція для уніфікації деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень. Вона консолідувала документи Варшавської системи та встановила дворівневу систему відповідальності. Перший рівень встановлює об'єктивну відповідальність у розмірі до 100 тис. спеціальних прав взаємопозик (близько 135 тис. дол. США) незалежно від вини перевізника. Другий рівень базується на презумпції вини перевізника і не передбачає обмеження відповідальності.

Щодо відповідальності за шкоду, завдану третім особам, то в міжнародному повітряному праві це регулюється Римською конвенцією про відшкодування шкоди, завданої іноземним повітряним судном третім особам на поверхні, 1952 р. і Монреальським протоколом 1978 р.

Римська конвенція 1952 р. встановила, що відповідальність за шкоду, завдану третім особам на поверхні, несе особа, що використовує судно в момент завдання шкоди (експлуатант повітряного судна). Відповідальність настає незалежно від вини експлуатанта, який володіє лише обмеженими засобами правового захисту. Конвенція передбачає, що "будь-яка особа, якій завдана шкода на поверхні, якщо вона доведе, що ця шкода була завдана повітряним судном у польоті або іншою особою чи предметом, що випав з повітряного судна, має право на відшкодування" (ст. 1).

Однак сфера дії Конвенції не охоплює всі можливі випадки завдання такої шкоди. Конвенцію не застосовують щодо шкоди: яка завдана повітряному судну, що знаходиться в польоті, а також щодо осіб і вантажу на борту такого повітряного судна; яка завдана на поверхні, якщо відповідальність за таку шкоду регулюється договором між особою, котрій



завдана шкода, й експлуатантом; яка завдана військовим, митним або поліцейським повітряним судном.

Монреальський протокол 1978р. збільшив межі відповідальності та заміняв золотий франк Пуанкаре на умовну одиницю "спеціальні права взаємопозики". Максимальна сума відповідальності у зв'язку зі смертю або тілесним ушкодженням була обмежена 125 тис. спеціальних прав взаємопозики (близько 158 тис. дол. США) за кожну особу, що загинула або зазнала тілесних ушкоджень. Однак з часом ці межі були визнані недостатніми, а Протокол так і не отримав широкого визнання.

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО А0124) - одна з найбільш представницьких міжурядових організацій, що мають статус спеціалізованих установ ООН. ІКАО існує з 4 квітня 1947 р., коли набула чинності Чиказька конвенція 1944 р., ч. П якої є її Статутом.

Характеристика Статуту ІКАО. Особливу групу утворюють у Статуті ІКАО норми, що забезпечують функціонування організаційно-правового механізму цієї Організації. Саме вони визначають, які органи має у своєму розпорядженні ІКАО, в якій залежності та підлеглості вони знаходяться, якими методами вони можуть користуватися для здійснення своїх функцій, в якій організаційній формі повинні здійснювати свою діяльність. Загалом Статут ІКАО зумовлює порядок членства, структуру й організацію роботи органів, застосування правил процедур, уніфікації правил міжнародної аеронавігації, спрощення формальностей, ухвалення поправок до Чиказької конвенції, розробки й ухвалення нових конвенцій, вирішення суперечок і розбіжностей між державами-членами, надання технічної допомоги, сприяння розвитку міжнародного повітряного транспорту та здійснення адміністративної діяльності ІКАО.

Цілі та завдання ІКАО вказані в ст. 44 Чиказької конвенції 1944 р. Ними є: створення безпечного й упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі; заохочення конструювання й експлуатації повітряних суден, створення і розвиток повітряних трас, аеропортів і аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації; задоволення потреб народів світу в безпечному, регулярному, ефективному й економічному повітряному транспорті; запобігання економічним втратам, що зумовлені безрозсудною конкуренцією; сприяння безпеці польотів.

Функції та компетенція ІКАО мають спеціальний характер. ІКАО виконує координаційні, оперативні, контрольні, регулюючі й арбітражні функції. Для їх здійснення ІКАО наділена спеціальною компетенцією, тобто правом ухвалювати рішення або брати участь у вирішенні питань міжнародної аеронавігації і міжнародного повітряного транспорту.

Членство в ІКАО. Щоб стати членом ІКАО, досить підписати Чиказьку конвенцію і направити депозитарію Конвенції (США) повідомлення про приєднання певної держави до Конвенції. На 30-й день з моменту отримання повідомлення урядом США приєднання набуває чинності, про що депозитарій повідомляє всіх учасників Конвенції. Розрізняють первинних членів ІКАО і

тих, що приєдналися. До перших відносять держави, що брали участь у конференції 1944 р. та підписали Чиказьку конвенцію після її завершення. До других належать держави, що приєдналися до Конвенції після набуття нею чинності.

Стосовно припинення членства в ІКАО, то воно може настати у випадку заяви держави про денонсацію нею Чиказької конвенції через рік після повідомлення про денонсацію уряду США. Автоматично держава перестася бути членом ІКАО при її виключенні з ООН, якщо при цьому немає прямих вказівок Генеральної Асамблеї ООН про доцільність збереження цієї держави як члена ІКАО.

Структура ІКАО - це сукупність її постійних органів, утворених на підставі та відповідно до Статуту. До них належать: Асамблея; Рада; Аеронавігаційна комісія; Авіатранспортний комітет; Юридичний комітет; Комітет зі спільної підтримки аеронавігаційного забезпечення; Фінансовий комітет; Комітет з незаконного втручання в діяльність цивільної авіації; Секретаріат.

Найвищий орган ІКАО-Асамблея, що скликається один раз у три роки для визначення основних напрямів діяльності ІКАО у сфері міжнародної аеронавігації і міжнародного повітряного транспорту. У роботі Асамблеї беруть участь усі члени ІКАО.

Рада ІКАО - виконавчий, постійно діючий орган Організації, втілює у життя рішення Асамблеї та керує поточною діяльністю в період між сесіями ІКАО.

Розробка, ухвалення та застосування стандартів ІКАО. Для гарантування безпеки міжнародних польотів важливе значення має створення однакового технологічного режиму, що можливо тільки на основі одноманітних правил міжнародної аеронавігації. Цю роботу сьогодні здійснює ІКАО через ухвалення техніко-нормативних документів, що містять техніко-юридичні вимоги до повітряних суден, їх екіпажу й аеронавігаційних служб. Ці вимоги відображаються в стандартах, практиці, що рекомендується, правилах для аеронавігаційних служб, рекомендаціях і процедурах. Хоча техніко-юридичні вимоги і розпорядження, в якій би формі вони не закріплювалися, є рекомендаційними, між ними існує чітка ієрархія. Стандарт містить вищі еталонні вимоги, яких потрібно дотримуватись на користь безпеки міжнародної аеронавігації, чого не можна сказати про вимоги практики, що рекомендується. Стандарти і практика, що рекомендується, оформляють у вигляді Додатків до Чиказької конвенції.

Європейська конференція цивільної авіації (ЄКАКІ2в) була створена в квітні 1954 р. на Страсбурзькій конференції. '

Основним завданням ЄКАК є розгляд і вирішення проблем, пов'язаних з діяльністю повітряного транспорту.

Членами ЄКАК є держави - учасники Страсбурзької конференції 1954 р. Відповідно до ст. 2 Статуту, вступ в ЄКАК інших європейських держав відбувається із загальної згоди всіх її членів.

Головними органами ЄКАК є: Пленарна комісія; Координаційний комітет; постійні комітети.

Пленарна комісія - вищий орган ЄКАК. Сесії її, як правило, скликаються щорічно. Раз у три роки вона обирає президента, віце-президентів ЄКАК і голів постійних комітетів, визначає загальну робочу програму і затверджує бюджет організації на наступні три роки; Пленарна комісія приймає більшістю голосів рекомендації, резолюції й інші рішення, що повинні бути схвалені державами-членами (ст. 1 Статуту). Надзвичайні сесії Пленарної комісії можуть бути скликані з ініціативи президента ЄКАК або за вимогою трьох держав-членів.

Координаційний комітет здійснює керівництво поточною діяльністю ЄКАК між сесіями. У його склад входять президент, віце-президенти та голови постійних комітетів. Збирається для розгляду питань поточної діяльності за ініціативою президента один раз на рік.

З питань спрощення формальностей ЄКАК прийняла чимало рекомендацій з метою скорочення часу на оформлення пасажирів, багажу та вантажів в аеропорті.

У технічній сфері ЄКАК здійснює систематизацію і стандартизацію загальних технічних вимог до нового авіаційного обладнання, включаючи системи аеронавігації і зв'язку, вивчає питання безпеки польотів і статистику льотних подій. У цій сфері ЄКАК також виробила текст Багатосторонньої угоди про видачу сертифікатів на придатність До польотів імпортованих повітряних суден.

Важливо зазначити, що країни - учасники ЄКАК нерідко намагаються в рамках її повноважень розв'язати проблеми, породжувані гострою конкурентною боротьбою за володіння західноєвропейським ринком авіаперевезень між авіакомпаніями держав - членів ЄКАК. Однак заходи, що рекомендуються, найчастіше не виконують самі держави, тому вони не можуть дати бажаних результатів.

Європейська організація по гарантуванню безпеки аеронавігації (Євроконтроль<sup>126</sup>) була утворена в 1960 р. на підставі Конвенції про співпрацю у сфері аеронавігації, підписаної Бельгією, Великою Британією, Нідерландами, Люксембургом, Францією і ФРН з метою вдосконалення управління повітряним рухом над територією Західної Європи.

Цілі Євроконтролю: визначення загальної політики відносно структури повітряного простору, засобів аеронавігації, уніфікація правил польотів і діяльності наземних аеронавігаційних служб.

Найвищий представницький орган - Постійна комісія з гарантування безпеки аеронавігації, в якій представлені всі держави-члени. Рішення Комісії обов'язкові для держав-членів.

Виконавчий орган - Агентство по безпеці аеронавігації, цілями якого є гарантування безпеки польотів цивільних і військових повітряних суден.

Африканська комісія цивільної авіації (АФКАК) була утворена у 1969 р. в Аддис-Абебі (Ефіопія). Членство в АФКАК обумовлене членством в

Африканському Союзі та зацікавленістю в діяльності Економічної комісії ООН для Африки.

Цілі: сприяння виробленню загальної політики держав-членів у сфері цивільної авіації, сприяння ефективнішому використанню і вдосконаленню африканського повітряного транспорту, сприяння в застосуванні авіаційних регламентів ІКАО, сприяння застосуванню тарифів, які стимулюють розвиток повітряних перевезень в Африці.

Найвищий орган - пленарна сесія, яка обирає президента та чотирьох віце-президентів Комісії, що утворюють Бюро АФКАК.

Рішення і рекомендації Комісії є консультаціями, підлягають схваленню кожною державою - членом АФКАК.

Агентство з гарантування безпеки аеронавігації в Африці і на Мадагаскарі (АСЕКНА) було утворено у 1959р. 12 африканськими державами і Францією. З 1966 р. розташовується в Дакарі (Сенегал).

Цілі: гарантування регулярності та безпеки польотів повітряних суден над територією держав-членів, за винятком Франції; надання польотної, технічної і метеорологічної інформації, а також інформації про авіаперевезення; керування польотами повітряних суден, контроль за повітряним рухом; керування, експлуатація й обслуговування аеродромів.

Найвищим органом Агентства є Адміністративна рада, до складу якої входять усі держави-члени на основі принципу "одна держава - один представник - один голос". Рішення Ради є обов'язковими і не потребують схвалення з боку держав-членів. Члени Ради обирають президента і за його пропозицією призначають Генерального секретаря.

Робочими органами Агентства є: адміністративне, експлуатаційне, наземне, метеорологічне управління, рахункове бюро.

Латиноамериканська комісія цивільної авіації (ЛАКАК) була утворена у 1973 р. Члени ЛАКАК - держави Південної і Центральної Америки, включаючи Панаму та Мексику, а також держави Карибського басейну.

Цілі: координація діяльності повітряного транспорту держав-учасниць, розвиток співпраці між членами ЛАКАК, збір і публікація статистичних даних про авіаперевезення, вироблення рекомендацій відносно тарифів.

Найвищий орган - Асамблея, яка обирає президента ЛАКАК. її рішення підлягають схваленню державами-членами.

Виконавчим органом ЛАКАК є Виконавчий комітет.

Центральноамериканська корпорація по обслуговуванню аеронавігації (КОКЕСНА) була створена на основі Конвенції, що підписана у 1960 р. в Тегусігальпі (Гондурас).

Цілями є: розробка на основі стандартів і рекомендацій ІКАО пропозицій щодо уніфікації національних авіаційних регламентів з питань аеронавігації; керування повітряним рухом у повітряному просторі держав-членів, а також у тих районах повітряного простору, які спеціально визначені регіональним аеронавігаційним планом ІКАО, і в інших районах, у яких КОКЕСНА несе відповідальність відповідно до міжнародних угод.

Крім того, КОКЕСНА забезпечує обслуговування повітряного руху над територією держав-членів на користь юридичних і фізичних осіб укладенням з ними спеціальних контрактів.

Найвищим органом КОКЕСНА є Адміністративна рада, що утворюється з представників усіх держав-членів. Вона володіє правом давати командирам повітряних суден вказівки, що підлягають обов'язковому виконанню. Прийом нових членів - на основі принципу одноголосності.

Рада цивільної авіації арабських держав (КАК АС131) була створена в 1967р.

Її цілями є: розвиток співпраці в галузі цивільної авіації між державами-членами; сприяння впровадженню стандартів і рекомендацій ІКАО в практику держав-членів; вирішення спорів між державами-членами з питань цивільної авіації.

Найвищим представницьким органом КАК АС є Рада, в якій представлені всі держави-члени.

Виконавчий орган КАКАС - Постійне бюро. Штаб-квартира розташована в Рабаті (Марокко).