

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

Циклова комісія аеронавігації

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

навчальної дисципліни
«Нормативно-правова і спеціальна підготовка пілотів до польотів на МПЛ:
повітряне законодавство»
обов'язкових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти
Аеронавігація

За темою № 1 – Міжнародна організація ІКАО

Кременчук 2023

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 30.08.2023 № 7

СХВАЛЕНО

Методичною радою Кременчуцького
льотного коледжу Харківського
національного університету
внутрішніх справ
Протокол від 28.08.2023 № 1

ПОГОДЖЕНО

Секцією Науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 29.08.2023 № 7

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації протокол 28.08.2023
№ 1.

Розробник:

Викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст вищої категорії Журід В.І.

Рецензенти:

1. Професор циклової комісії аеронавігації, кандидат технічних наук, старший науковий співробітник, викладач-методист Тягній В.Г.
2. Професор циклової комісії авіаційного і радіоелектронного обладнання, к.т.н., спеціаліст вищої категорії Гаврилюк Ю.М.

План лекцій:

1. Історична необхідність утворення ІСАО.
2. Організаційна структура ІСАО.
3. Цілі і задачі ІСАО.
4. Функції ІСАО

Рекомендована література (основна, допоміжна), інформаційні ресурси в Інтернеті **Основна література:**

1. Загальні правила польотів у повітряному просторі України від.06.02.2017 №66/73
2. Постанова Верховної Ради. Повітряний кодекс України. Керівний. Київ, 2014.
3. Положення про систему управління БП на авіаційному транспорті. Наказ № 895. Київ, Державіаслужба, 2006.
4. А.П.Мовчан. Міжнародне повітряне право. Наука, 1980
5. В.Н.Дежкін. Основні проблеми сучасного повітряного права. М., "В.Т.", 1988
6. В.Д.Бордунов. Правове регулювання міжнародних польотів цивільних ПС.
7. Повітряне право України: навчальний посібник/ за заг.ред.д-ра ю.н. В.В. Костицького. – Дрогобич: Коло, 2011.- 552 с.
8. Ю. С. Скороход. Міжнародна організація цивільної авіації // Українська дипломатична енциклопедія: У 2-х т./Редкол.:Л. В. Губерський (голова) та ін. — К.:Знання України, 2004 — Т.2 — 812с. ISBN 966-316-045-4

Додаткова література:

9. Керівництво з розслідуванням АП та інцидентів. Дос9756-А №965. Монреаль, 2000.
10. Правила розслідування АП з цивільними ПС в Україні. Київ, Державіаслужба, 2005.

11. Керівництво з запобігання АП. Дос 9433-А№923.Монреаль, ІКАО, 1987.
12. КЛЕ Мі-8МТВ. МГА,1996
13. Я.М. Балаховський. Словар міжнародного повітряного права.
14. Виробництво польотів ПС ДОС 8168.Правила. ІКАО, 1993
15. Правила польотів та ОВД ДОС 4444.Правила., ІКАО, 1993
16. Опришко В. Ф. Міжнародне економічне право: підручн. / В. Ф. Опришко. — 2-ге вид., перер. і допов. — К. : КНЕУ, 2003. — 311 с.
17. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 « Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / І. О. Безлюдько. — К., 2005. — 20 с.
18. Черкес М.Ю. Міжнародне право: Підручник, [Текст] Київ, 2000.- 275с.
19. Герасимов Р.О. Природа і статус регламентів Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО у міжнародному праві [Текст] // Науковий вісник Чернівецького уні-верситету: Збірник наукових праць. Серія: правознавство. Випуск 348 (2006) – Чернівці: Рута. - 2006. Ї С. 59-64.

Інформаційні ресурси в Інтернеті:

20. Режим доступу: <http://aerolan.com.ua/publ/35-1-0-55>
21. Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2
22. Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/>
23. Режим доступу: http://uksatse.ua/doc/ans_list_10_2018_uk.pdf

1. Історична необхідність утворення ІКАО.

З розвитком авіації перед державами виникла проблема захисту свого повітряного простору і забезпечення безпеки своєї території від зазіхань ззовні. Одночасно з цим враховувалася і необхідність створення умови для розвитку міжнародних повітряних сполучень. Ці обставини пробудили ряд держав до розробки багатосторонньої угоди з питань міжнародної аеронавігації. Результатом чого стала Чиказька конвенція 1944р., яка визначає до теперішнього часу діяльність цивільної авіації, яка ґрунтується на використанні документів, що видаються міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО), які регламентують роботи всіх сторін цивільної авіації. При підготовці до польотів над територією іноземних держав екіпажі повинні досконало володіти основами міжнародного повітряного права, знати міжнародні правила польотів і питання обслуговування повітряного руху, а також вміти користуватися документами, що видаються ІКАО.

Поява на початку ХХ століття транспортних літаків, що поклали початок повітряного транспорту, що спричинило створення ГА. Перша міжнародна авіалінія Париж-Лондон, протяжністю 400 км, була відкрита наприкінці 1918 року.

В даний час земну кулю оперезаний густою мережею повітряних сполучень зв'язують великі і малі держави. З кожним роком зростає обсяг внутрішніх і міжнародних перевезень.

13.10.1919 р. Західно-європейськими державами була прийнята Паризька Конвенція. На її основі була створена Міжнародна аеронавігаційна комісія-"СІНА". Міжнародний технічний комітет юридичних експертів "СІТЕЖА" був постійним органом конференції з Міжнародного приватного повітряного права, скорочено іменується "СИДПА" скликаний вперше в 1925 р. Аналогічно Паризької Конвенції 20.02.1928 р. В Гавані була підписана державами Американського континенту Конвенція про комерційної авіації.

У галузі аеронавігації Паризька і Гаванська Конвенції заклали основи міжнародно-правового регулювання міжнародних повітряних повідомлень, багато з їх положень зберегли силу до цього часу:

- про визначення національної належності ПС;
- про видачу посвідчень про льотної придатності ПС;
- про видачі свідоцтв авіаперсоналу;
- про суднових документах.

Паризька Конвенція, Вперше в історії, юридично заборонила принцип повного і виняткового суверенітету держави над своїм повітряним простором.

В листопаді 1944 р. з ініціативи США в Чикаго зібралися представники 52 держав для врегулювання питань розвитку міжнародної ГА в повоєнний час. Представник СРСР відмовився брати участь в роботі Конвенції, т. к. були запрошені Іспанія, Португалія та ін. держави, фактично підтримують фашистські райони Німеччини, Італії. Чиказька Конвенція закінчилася

7.12.1944 р. підписанням акта, до якого були додані такі документи:

- Конвенція про міжнародну ЦА;
- угоди про міжнародних транзитних повітряних сполученнях;
- угода про міжнародних повітряних перевезеннях;
- тимчасова угода про міжнародну ЦА, згідно з яким була створена тимчасова міжнародна організація ЦА-ПИКАО. Вона володіла лише консультативними повноваженнями.

2. Організаційна структура ІКАО.

Після вступу в силу Чиказької Конвенції (04.04.1947 року), в травні 1947 року в Монреалі відбулася 1-я сесія Асамблеї постійної міжнародної організації цивільної авіації, на якій вирішується перейменувати ПІКАО в ІКАО. А також затверджується організаційна структура ІКАО і розроблена програма її діяльності на найближчі роки.

ІКАО - спеціалізована установа ООН. Це положення юрі періодичних оформлене спеціальним угодою між ООН та ІКАО.

Основні органи ІКАО: Асамблея, Рада і Секретаріат. Асамблея - вищий представницький орган ІКАО. Скликається не рідше 1 разу в 3 роки. Надзвичайні Асамблеї скликаються за ініціативою Ради або 1/5 від загального числа членів ІКАО. Вона обирає членів Ради, розглядає звіти Ради і приймає по них рішення, затверджує бюджет і шкалу членських внесків держав, ревізує правильність ведення витрат, стверджує постійні і тимчасові комісії і комітети. Вона визначає розміри фонду для надання фінансової допомоги членам ІКАО з будівництва аеропортів та інших аеронавігаційних споруд. Асамблея під час роботи своїх сесій підводить підсумки діяльності ІКАО за певний період і намічає дальший напрям діяльності ІКАО шляхом затвердження відповідної програми, виконання якої покладається на Раду.

Рада ІКАО - головний постійно діючий виконавчий орган. Принцип обрання членів Ради - рівномірність представництв груп держав:

- держави, які відіграють провідну роль у повітряному транспорті (США, Росія, Японія, Німеччина та ін);
- держави, які вносять значний внесок у забезпечення міжнародної аеронавігації (Єгипет, Китай, Мексика, Нігерія та інші);

- держави, обрання яких забезпечує представництво всіх основних географічних районів світу (Алжир, Ірак, Кенія, Ямайка, Чехословаччина та ін).

Рада обирає президента на 3 роки. Президент не має право голосу при ухваленні Радою яких-небудь рішень. Сесії Ради проводяться 3 рази на рік. Функції Ради поділяються на 2 категорії: обов'язкові і факультативні.

Обов'язкові функції Ради:

- представляє Асамблеї річні доповіді;
- визначає свою організаційну структуру;
- розробляє і приймає міжнародні стандарти і рекомендовану практику;
- засновує аеронавігаційну комісію;
- призначає Авіатранспортний комітет;
- призначає Генерального секретаря і керівних працівників секретаріату;
- Запитує, збирає, вивчає і публікує свої відомості, що відносяться до розвитку аеронавігації та експлуатації міжнародних сполучень;
- повідомляє Договірним державам про будь-яке порушення цієї Конвенції;
- доповідає Асамблеї про будь-яке порушення Конвенції, коли Договірна держава не вжила належних заходів після його попередження.

Факультативні функції Ради:

- створює нові комітети і комісії, визначає їх склад, функції та правила процедури проведення засідань;
- проводить дослідження по всім аспектам повітряного транспорту і аеронавігації;
- виконує арбітражні функції.

Секретаріат ІКАО - постійний орган, що забезпечує роботу Асамблеї, Ради та інших органів і регіональних відділень ІКАО.

Здійснює зв'язки з державами та іншими міжнародними організаціями, забезпечення перекладів, збір та узагальнення інформації з проблем міжнародної ЦА, діловодство та поточну роботу.

Здійснює ці функції за допомогою 5-ти спеціалізованих управлінь:

- аеронавігації;
- повітряного транспорту;
- юрисдикції;
- адміністративна;
- технічної допомоги секторів:
- льотних і наземних служб;
- економіки та статистики;
- спрощення формальностей та спільного фінансування;

- реалізації програм, планів і проектів;
- особового складу, фінансів, перекладів; регіональних відділень та секретаріату:

- Європа (Париж);
- Близький Схід і Північна Африка (Каїр);
- Азія і Тихий океан (Бангкок);
- Східна і Південна Африка (Найробі);
- Західна і Центральна Африка (Дакар);
- Південна Америка (Ліма);
- Північна Америка, Центральна Америка і басейн Карибського моря (Мехіко).

Постійне місцеперебування ІКАО в Монреалі. У 1951 році між ІКАО та урядом Канади укладено спеціальну угоду про статус ІКАО на території Канади. На службовців ІКАО визнається поширення імунітетів і привілеїв дипломатів.

3. Цілі і задачі ІКАО

Згідно статті 44 Конвенції завдання ІКАО полягають у розробці принципів і практики міжнародної аеронавігації та сприяння плануванню і розвитку міжнародного повітряного транспорту з метою:

- забезпечити безпечний і упорядкований розвиток міжнародної ЦА у всьому світі;
- заохочувати мистецтво конструювання та експлуатації ЗС у мирних цілях;
- сприяти розвитку мережі міжнародних повітряних сполучень аеропортів та аеронавігаційних засобів для ГА;
- задовольняти потреби народів світу в безпечних, регулярних, надійних і економічних повітряних перевезеннях;
- запобігати економічні збитки від нерозумної конкуренції;
- забезпечити повну повагу прав договірних держав та справедливі можливості для кожної держави по створенню авіакомпаній, зайнятих у міжнародних повітряних сполученнях (МПС);
- уникати дискримінації щодо Договірних держав;
- сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації;
- в цілому сприяти розвитку всіх сторін міжнародної ГА.

4. Функції ІКАО

У відповідності з статутними положеннями, ІКАО може здійснювати адміністративні, контрольно-інспекторські, юридичні та арбітражні функції.

Важливою функцією ІКАО є її право стверджувати міжнародні льотно-технічні стандарти, рекомендовану практику і процедури. Всі ці функції не можна змішувати з законодавчими функціями держави, т. к. ІКАО не може стояти вище суверенної держави, а отже не має права видавати закони або інші нормативні акти зобов'язують держави, якщо тільки самі держави не погодяться їх виконувати.

Діяльність ІКАО розвивається в трьох основних областях:

- *ТЕХНІЧНОЇ*. Здійснюється по лінії розробки і прийняття стандартів, рекомендованої практики і процедур, спрямованих на забезпечення найбільшого однаковості правил у галузі міжнародної аеронавігації;

- *ЕКОНОМІЧНОЇ*. Здійснюється головним чином по лінії збору статистичних даних про перевезення, їх обсязі, а також розробці заходів щодо спрощення формальностей при МВС. ІКАО надає технічну допомогу різним країнам у створенні наземних аеронавігаційних засобів і служб, необхідних для забезпечення діяльності повітряного транспорту. В основному ця допомога надається ІКАО з фонду допомоги і розвитку ООН (ПРООН);

- *ЮРИДИЧНИЙ*. Полягає у внесенні поправок до Чиказької Конвенції, розробка нових Конвенцій з міжнародного повітряного права, аналізі судових рішень держав, арбітражі і т. п.

ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ЧИКАЗЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ

- повний і виключний суверенітет кожної держави над своїм повітряним простором;

- обов'язок застосовувати ЦА з метою збереження дружби та взаєморозуміння між державами і народами всього світу;

- встановлення регулярних міжнародних повітряних сполучень (МПС) шляхом укладення дво- і багатосторонніх угод;

- надання коштів і створення умов для здійснення МПС;

- забезпечення безпеки польотів;

- надання права нерегулярних польотів, коли державами не укладені двосторонні угоди.

