Павел Герасимов



МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ СТРУКТУРЫ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

The LEGAL 500

Павел Герасимов

Международно-правовые вопросы структуры и деятельности международной организации гражданской авиации (ИКАО)

«Эдитус»

2021

Герасимов П. И.

Международно-правовые вопросы структуры и деятельности международной организации гражданской авиации (ИКАО) / П. И. Герасимов — «Эдитус», 2021

ISBN 978-5-00149-655-7

В Данной работе освящается ряд вопросов, связанных с историей международной организации гражданской авиации, ее структура, цели и направления деятельности состоит в анализе развития международного воздушного права. Цели данной работы: 1) показать историю становления ИКАО; 2) проанализировать актуальные проблемы ИКАО; 3) определить перспективы развития ИКАО. В формате PDF A4 сохранен издательский макет.

ISBN 978-5-00149-655-7

© Герасимов П. И., 2021
© Эдитус, 2021

Содержание

Аббревиатуры и сокращения 7
Введение 8
Глава I 10
§ 1. Период до Чикагской конференции 10
§ 2. Чикагская конференция 12
Конец ознакомительного фрагмента. 13

Герасимов Павел Игоревич

Международно-правовые вопросы структуры и деятельности международной организации гражданской авиации (ИКАО)

Посвящается
Каролине и Кристиану



© Герасимов П. И.


The
LEGAL
500

Аббревиатуры и сокращения

ИКАО (ICAO) – Международная Организация Гражданской Авиации
ООН (UN) – Организация Объединённых наций
ЛА – летательные аппараты
ПИКАО (PICAO) – временная (предварительная) организация гражданской авиации
США (USA) – Соединенные Штаты Америки
ИАТА (IATA) – Международная Ассоциация Воздушного Транспорта
SARPs – стандарты и рекомендованная практика
АРЕС – Азиатско-Тихоокеанское Экономической Сотрудничество

Введение

Актуальность темы исследования. Энциклопедический словарь экономики и права, изданный под редакцией А. В. Шестакова определяет Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) как, специализированное учреждение ООН, которое занимается организацией и координацией международного сотрудничества государств по всем аспектам деятельности гражданской авиации. Воздушное пространство планеты становится все более насыщенным с точки зрения видов и интенсивности деятельности в нем. Практически любая деятельность или действия человека не могут не проходить в воздушном пространстве. И в той мере, в какой они в комплексе воздействуют на правовой режим использования воздушного пространства, соответствующие отношения относятся к предмету воздушного права (международного воздушного права).

Но в современных условиях различные виды деятельности в воздушном пространстве или с его частичным использованием становятся все более интегрально, системно взаимосвязанными. Соответственно возникает потребность в основах его общего правового (международно-правового) режима, принципах любой деятельности в воздушном пространстве.

В последние годы приоритетное внимание в доктрине международного воздушного права уделяется проблеме пересмотра основного документа в данной отрасли международного права – Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года (сокращенно – Чикагская конвенция 1944 г.).

Тем не менее, работа в данном направлении не приносит успеха, в то время как активизация использования воздушного пространства посредством различных летательных аппаратов (ЛА) в различных целях и учащающееся столкновение интересов пользователей воздушного пространства (в международно-правовом аспекте) выдвигают на первый план комплексное регулирование соответствующих отношений по использованию воздушного пространства.

Настоятельно необходимой становится задача утверждения основ комплексного регулирования соответствующих отношений в рамках Конвенции по воздушному праву.

Цель и задачи исследования. В Данной работе освящается ряд вопросов, связанных с историей международной организации гражданской авиации, ее структура, цели и направления деятельности состоит в анализе развития международного воздушного права.

Цели данной работы:

1) показать историю становления ИКАО;

2) проанализировать актуальные проблемы ИКАО;

3) определить перспективы развития ИКАО.

Источниковедческая база. При написании работы был использован исчерпывающий круг источников нормативно-правового характера, таких как Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944 г., Устав ООН 1945 г., а также учебные, монографические издания и публикации в периодической печати таких авторов как Бордунов В. Д., Абашидзе А. Х., Капустин А. Я., Копылов М. Н. и др.

Структура работы. В структурном плане работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованных источников и литературы.

Во введении работы дается обоснование актуальности темы данного исследования, раскрывается ее структура, дана нормативная и доктринальная база исследования.

В первой главе проведено исследование истории возникновения международного воздушного права и международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Вторая глава посвящена структуре международной организации гражданской авиации (ИКАО).

В третьей главе описываются основные направления в деятельности международной организации гражданской авиации (ИКАО).

В заключении содержаться основные выводы, сделанные автором в результате данного исследования.

Глава I
История создания и развития ИКАО

§ 1. Период до Чикагской конференции

Международно-правовое регулирование воздушного пространства ведет свое начало с Парижской конвенции о воздушной навигации 1919 года, закрепившей принцип суверенитета государства на воздушное пространство, находящееся над его сухопутной и водной территорией.

Принятию Парижской конвенции 1919 года предшествовала научная разработка проблемы правового режима воздушного пространства, в рамках которой были высказаны две теории: «свободы воздуха» и суверенитета государства на воздушное пространство. Наиболее полное обоснование первой теории принадлежит французскому ученому П. Фошилю, второй – голландской ученой Лайкламе Найхольт.

В соответствии с принципом суверенитета государств на воздушное пространство многие из них приняли специальные законы (воздушные кодексы), устанавливающие соответствующий правовой режим воздушного пространства над своей территорией. Так наряду с международными актами появилось и национальное законодательство.

С развитием воздушного транспорта и использованием его не только для передвижения (так называемые «международные полеты»), но и для осуществления перевозок с коммерческими целями (под которыми понимаются перевозки пассажиров, багажа, груза и почты по определенным воздушным линиям) принимаются и другие (кроме Парижской конвенции 1919 г.) международные акты. Среди них необходимо отметить Панамериканскую конвенцию о коммерческой авиации 1928 года и Варшавскую конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 года, содержащую нормы об ответственности эксплуатанта воздушного судна перед пассажирами и грузовладельцами за вред, который может быть причинен в результате воздушной перевозки.

В период до Второй мировой войны, основными документами регулирования вопросов аэронавигации являлись две международные конвенции: Парижская конвенции 1919 года, (контроль за соблюдением данной конвенции осуществлялся по средствам Международной комиссии по аэронавигации (ICAN)), и Гаванская конвенции 1928 года, которая не создала никаких специальных постоянных учреждений и органов. В то время было около пятидесяти суверенных государств в мире. В Международной комиссии по аэронавигации (ICAN) собрались только 33 из этих государств, тогда как Гаванская конвенция была ратифицирована всего одиннадцатью государствами.

Начало второй мировой войны, способствовало прекращению гражданских полетов, но не остановило развитие международной гражданской авиации. Излишне говорить, о том, что авиация в ходе Второй мировой войны не только приводила в ужас и приводила к человеческим трагедиям, но и её использование также значительно продвинуло технические и оперативные возможности воздушного транспорта в мире. В самом деле, в первые, большое количество людей и грузов было перевезено на большие расстояния и множество наземных средств были разработаны для разрешения проблем, связанных с перевозками.

К весне 1942 года, более чем за два года до окончания войны, было очевидно, что гражданский воздушный транспорт будет играть большую и важную роль в международных отношениях; серьезные обсуждения политических и дипломатических мер в сфере международной гражданской авиации проводились в основном в Канаде, Соединенном Королевстве и Соеди-

ненных Штатах. В англо-американской конференции, состоявшейся в городе Квебек с 10 по 24 августа 1943 г. (первая Квебекская конференция, которая состоялась в Цитадель и Шато Фронтенак), Рузвельт и Черчилль обсуждали послевоенную авиационную политику, чтобы справиться с некоторыми правовыми аспектами международной гражданской авиации. Премьер-министр Канады Уильям Лайон Маккензи Кинг, возглавил эту военную конференцию. Между тем, в 1944 году, близился конец войны, стало еще более очевидным, что быстро приближается время, когда некоторые страны хотели бы инициировать новые международные воздушные перевозки на регулярной коммерческой основе.

§ 2. Чикагская конференция

Накануне завершения Второй мировой войны американские авиационные деловые круги были озабочены послевоенной судьбой своих авиационных заводов, которые в мирное время могли быстро перейти на выпуск гражданских самолетов в больших количествах. Чтобы решить проблему их сбыта после войны, американские производители гражданской авиационной техники проявили заинтересованность в том, чтобы американские авиакомпании беспрепятственно осуществляли перевозки по всему миру. Благодаря этому американские перевозчики смогли бы занять лидирующее положение в осуществлении международных воздушных перевозок.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.