



ИСТОРИЧЕСКИЕ И ПРАВОВЫЕ ДЕТЕРМИНАНТЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Мария НОВИКОВА,

кандидат юридических наук,

доцент кафедры истории и теории права и государства юридического факультета
Херсонского государственного университета

Summary

In the article performed the analysis of historical and legal reasons of occurrence and development of international civil aviation organizations. Reveals the order of creation of the first international organization – the ICAO and international non-governmental organization – IATA. Focusing on regional and specialized interstate organizations of civil aviation among which European Civil Aviation Conference, African and Latin American Civil Aviation Commission and the Council of Arab civil aviation. Among the specialized organizations highlighted, European Organization for the Safety of Air Navigation, Central American Corporation for Air Navigation Services and the Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar.

Key words: civil aviation, international civil aviation, Chicago Convention, ICAO.

Аннотация

В статье рассматриваются правовые и исторические причины возникновения международных организаций гражданской авиации. Раскрывается порядок создания первой международной организации – ICAO и международной неправительственной организации – IATA. Уделено внимание региональным и специализированным межгосударственным организациям гражданской авиации, среди которых Европейская конференция гражданской авиации, Африканская и Латиноамериканская комиссия гражданской авиации и Совет гражданской авиации арабских государств. Среди специализированных организаций выделены Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации, Центральноамериканская корпорация по обслуживанию аэронавигации и Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре.

Ключевые слова: гражданская авиация, международные организации гражданской авиации, Чикагская конвенция, ICAO.

Постановка проблемы. Активное развитие гражданской авиации стало следствием технического прогресса конца XIX – начала XX столетия. Возникновение нового типа общественных отношений, связанных с интенсивным использованием воздушного пространства, требовало правового регулирования соответствующего уровня и контроля как на национальном уровне, так и на международном. Именно необходимость регламентации и контроля воздушного пространства, защита гражданской авиации от обычных эксплуатационных рисков, умышленно осуществляемых диверсий и актов насилия стали основанием для создания международных организаций в сфере регулирования деятельности гражданской авиации.

Актуальность темы. Изучение правового статуса международных организаций гражданской авиации в сфере регулирования деятельности гражданской авиации осуществлялось отечественными и зарубежными учеными, а именно Т. Бургенталем, М. Васильевым, Р. Герасимовым, О. Котовым, А. Верещагиным, Ю. Малеевым и другими. Однако результаты этих исследований касаются скорее правового статуса и роли международных организаций в развитии гражданской авиации,

чем исторических аспектов их возникновения. Однако, как известно, понимание сущности любого явления невозможно без изучения его истории. В связи с этим целью работы является анализ исторических и правовых основ деятельности международных организаций гражданской авиации.

Изложение основного материала исследования. Международные организации – это основная институциональная форма сотрудничества государств, они выступают в качестве основного организатора межгосударственного общения. В вопросах нормального функционирования международной гражданской авиации, создания и развития норм международного воздушного права значительную роль играют международные авиационные организации, число которых постоянно растет [1, с. 367].

Особое место среди указанных организаций принадлежит Международной организации гражданской авиации (далее ICAO). История возникновения ICAO тесно связана с образованием другой международной организации – Организации Объединенных наций. Представители западных государств рассматривали ООН как организацию с широкой компетенцией, которая способствует сотрудничеству

государств в области экономики, социального обеспечения, науки, культуры и других сферах. Однако первоочередной целью ООН была поддержка международного мира и безопасности, сохранения человечества от новой мировой войны. Именно поэтому одним из первых вопросов, которыми интересовались государства-участники, было состояние правового регулирования пользования воздушным пространством и развитие гражданской авиации. Это объясняется тем, что массовое использование самолетов во время Первой и Второй мировых войн привело лишь к значительным разрушениям объектов народного хозяйства [2, с. 23].

В связи с этим 7 декабря 1944 года в Чикаго была подписана Конвенция о международной гражданской авиации, которая получила название Чикагской конвенции [3]. Причиной подписания было признание необходимости развития гражданской авиации, что в значительной степени способствовало установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею могло создать угрозу всеобщей безопасности. Целью Чикагской конвенции определялось развитие международной гражданской авиации безопасным и упорядоченным обра-



зом и установление международных воздушных сообщений на основе равенства, рациональности и экономичности. По состоянию на ноябрь 2014 году в Чикагскую конвенцию были внесены изменения и дополнения с помощью 15 протоколов. Достижение поставленной цели легло в основу деятельности Международной организации гражданской авиации. В разделе II Чикагской Конвенции «Международная организация гражданской авиации» (с англ. International Civil Aviation Organization, ICAO) определяется название организации и ее структура (ст. 43). Она состоит из Ассамблеи, Совета и таких других органов, которые могут быть необходимы для реализации ее функций. На сегодня таким органом выступает Аэронавигационная комиссия (Air Navigation Commission) [4]. Уставом ICAO считается девятая редакция Международной конвенции гражданской авиации, которая включает в себя изменения с 1948 по 2006 годы. Главный офис ICAO расположен в Монреале.

Кроме Главного офиса ICAO имеет 8 региональных офисов – Азиатский и Тихоокеанский (APAC); Азиатский и Тихоокеанский дополнительный офис (APAC RSO); Европейский и Североатлантический офис (EUR / NAT), Ближневосточный офис (MID); Североамериканский, Центральной Америки и Карибов (NACC); Офис Южной Америки (SAM); Западной и Центральной Африки (WACAF) [4].

Возможность создания такого количества представительств на территориях других стран обусловлена тем, что в соответствии со ст. 47 Чикагской конвенции ICAO пользуется на территории каждого Договора государства такой правоспособностью, которая может быть необходима для выполнения его функций. Ей предоставляется полная правосубъектность повсюду, где это совместимо с конституцией и законодательством соответствующего государства [3].

На сегодняшний день в состав Международной организации гражданской авиации входит 191 государство. Украина ратифицировала Международную конвенцию гражданской авиации 10 августа 1992 года.

Другой значительной международной неправительственной организаци-

ей, которая осуществляет регулирование деятельности гражданской авиации, является Международная ассоциация воздушного транспорта – IATA (англ. International Air Transport Association). Ее возникновение было обусловлено быстрыми темпами роста роли международного воздушного транспорта с первых дней 1945 года вплоть до первого нефтяного кризиса 1973 года.

Значительным стимулом для этого роста были технические инновации. Главными инновациями было введение турбовинтового самолета в начале 1950-х годов, появление трансатлантических самолетов в 1958 году, а также широкофюзеляжных самолетов в 1970 году. Они принесли более высокие скорости, лучшее качество управления, что способствовало повышению спроса на авиационные перевозки, а затем и снижению их цены [5].

По своим целям современная Международная ассоциация воздушного транспорта является наследницей International Air Traffic Association, которая была основана 28 августа 1919 года в Гааге (Нидерланды) как союз авиакомпаний. Основной целью организации было написание правил для безопасных, регулярных и рентабельных воздушных перевозок людей и грузов; содействие совместной работе всех предприятий, участвующих в международных воздушных перевозках. Указанная Ассоциация, организованная после Первой мировой войны, прекратила свое существование из-за Второй мировой войны.

Современная Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) была основана после окончания Второй мировой войны в апреле 1945 году на Кубе в г. Гавана. На период создания в нее входило 57 членов из 31 страны, в основном из Европы и Северной Америки. На сегодняшний день она насчитывает 240 членов из 118 стран [5].

Как говорится на официальном сайте IATA, предшествующая ей организация начинала с малого и постепенно росла, однако ограничивалась только европейскими авиалиниями до 1939 года, когда к ней присоединилась Pan American. После 1945 года IATA пришлось выполнять свои обязанности по отношению ко всему миру, создавая более развитую и организованную ин-

фраструктуру. Благодаря этому стали и более точными ее цели:

- содействие созданию более безопасного, регулярного и экономичного воздушного транспорта в интересах мира, а также изучение проблем, которые с этим связаны;

- обеспечение сотрудничества между авиатранспортными предприятиями, которые прямо или косвенно занимаются международными авиаперевозками;

- сотрудничество с ICAO и другими международными организациями.

Наиболее важными задачами IATA с первых дней были технические, поскольку безопасность и надежность имеют основополагающее значение для авиакомпаний. Именно поэтому предложения IATA по стандартизации в области аэронавигации, инфраструктуры аэропортов и полетов были отражены в приложениях к Чикагской конвенции в 1949 году [6]. После этого и до сегодняшнего дня IATA способствует формированию правовой регламентации деятельности гражданской авиации. В частности Ассоциацией был внесен значительный вклад по разработке условий договоров (контрактов) перевозки между заказчиком и авиакомпанией, внесены изменения в Варшавскую конвенцию 1929 года об ответственности авиакомпании за причинение вреда или смерти пассажиров.

Благодаря усилиям IATA в Рио-де-Жанейро в 1947 году состоялась первая в мире конференция по вопросам транспорта, где была достигнута договоренность более чем по 400 резолюциям, обуславливающим порядок движения авиации и обслуживания пассажиров во всем мире.

Раскрывая историю создания региональных организаций, следует отметить, что возможность их существования предусмотрена Чикагской конвенцией, которая позволяет государствам создавать собственные организации по решению вопросов гражданской авиации, деятельность которых не будет противоречить деятельности ICAO [3]. В связи с этим, кроме ICAO и IATA, в деле становления и развития международного воздушного права значительную роль играют международные региональные авиационные организации и органы, которых насчитывается около четырех десятков [7, с. 702].



Так, одним из особых регионов выступает Европейский Союз, поскольку в нем авиатранспорт является международным видом транспорта, сочетая воздушное пространство государств-участников и других стран. В конце Второй Мировой войны авиатранспорт в Европе стал одной из главных индустрий. Правовой режим перевозок определялся преимущественно международным правом [8, с. 275]. Вопрос о необходимости максимальной координации европейской гражданской авиации был вынесен на рассмотрение Консультативной Ассамблеи Совета Европы в 1951 году. Результаты этого рассмотрения были переданы Комитету министров с целью созыва правительственных экспертов и представителей различных авиакомпаний. Однако Комитет министров предложил передать этот вопрос на рассмотрение в ИКАО (резолюция от 19 марта 1953 года) с целью созыва с ее участием в дальнейшем соответствующей конференции.

Понимая важность сотрудничества с Европейским Союзом, Совет ИКАО создал Подготовительный комитет, который должен был спланировать вопросы для этой конференции. Подготовительный комитет, состоящий из представителей девяти государств, собрался в ноябре 1953 года в Париже и пришел к согласию относительно содержания конференции. Ее созыв был запланирован на весну 1954 года.

Конференция по координации воздушного транспорта в Европе состоялась в Страсбурге 21 апреля 1954. В нее входили представители гражданской авиации 17 государств, Президент Совета ИКАО Эдвард Уоррен и Генеральный секретарь Совета Европы Леон Маршалл. С целью выполнения рекомендаций, которые стали результатом проведения конференции, было предложено создание постоянной организации гражданской авиации, которая осуществляла сотрудничество с ИКАО [9]. Так возникла European Civil Aviation Conference (ECAC) – Европейская конференция гражданской авиации.

Деятельность ECAC фокусируется в основном на межгосударственном сотрудничестве по вопросам транспорта в Европе. В частности, она сосредоточена на следующих направлениях: внешние связи, безопасность полетов,

авиационная безопасность, экология, экономические проблемы, пассажирский сервис и здоровье пассажиров, интеграция воздушного транспорта, финансы и тому подобное. ECAC тесно сотрудничает с правительственными организациями, региональными межправительственными организациями, авиакомпаниями, аэропортами, производителями воздушных судов и учебно-тренировочными организациями для осуществления своих целей.

Не менее важной организацией Европы выступает European Organisation for the Safety of Air Navigation – Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации (Евроконтроль).

Организация основана согласно «Международной конвенции о сотрудничестве в области безопасности аэронавигации» от 13 декабря 1960 года с целью развития сотрудничества стран в области аэронавигации с учетом требований всех гражданских и военных пользователей с одновременным обеспечением высокого уровня безопасности полетов [10].

13 декабря 1960 состоялась конференция с участием Федеративной Республики Германии, Королевства Бельгии, Французской Республики, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Великого Герцогства Люксембургского, Королевства Нидерланды, на которой рассматривались вопросы введения в эксплуатацию и широкое использование газотурбинных транспортных воздушных судов. Учитывая быстрый прогресс в техническом развитии воздушных судов, стороны-участники определили, что управление воздушным движением на большой высоте не может больше рассматриваться в узких рамках национальных границ большинства европейских стран, а требует более глобального регулирования. В связи с этим было предложено создание Евроконтроля [11].

Евроконтроль является международной межправительственной организацией, которая в полном объеме владеет правоспособностью и действует на основании «Международной конвенции о сотрудничестве в области безопасности аэронавигации». Конвенция также изменялась Дополнительным протоколом к Конвенции (1970), Про-

токолом о поправках к Дополнительному протоколу Конвенции (1978), Протоколом изменений и дополнений Конвенции (1981), Многосторонним соглашением об уплате маршрутных сборов (1981) [10].

В 1997 году прошла Дипломатическая конференция, на которой был консолидирован текст Конвенции с учетом предыдущих изменений и Многосторонним соглашением и принят Заключительный акт Дипломатической конференции по Протоколу Конвенции с внесенными поправками. К сожалению, пересмотренная Конвенция в редакции 1997 года до сих пор не вступила в силу.

Основными задачами Евроконтроля на сегодняшний день выступают:

- обеспечение сотрудничества и совместной деятельности всех ее членов в области аэронавигации;

- координация систем аэронавигационного контроля в Европе;

- создание единого центра управления воздушным движением в целях оптимального использования Европейского воздушного пространства;

- реализация европейской программы гармонизации и интеграции аэронавигационного контроля;

- осуществление исследований и разработка проектов по совершенствованию аэронавигационного контроля в Европе;

- планирование создания систем гармонизации и интеграции управления воздушным движением в Европе; подготовка необходимых рекомендаций;

- разработка компьютерных систем, обеспечивающих точные аэронавигационные данные для разведения во времени и пространстве гражданских и военных воздушных судов и достижение высокой эффективности их функционирования;

- организация, координация и проведение исследований и экспериментов для технико-экономического обоснования воздушной и наземной интегрированной системы управления воздушным движением [12, с. 37–38].

В настоящее время членами Евроконтроля являются 39 европейских государств, среди которых находится и Украина [10].

На Африканском континенте организация сотрудничества в области



гражданской авиации осуществляется действующей с 1969 года African Civil Aviation Commission – Африканской комиссией гражданской авиации (AFCAC) со штаб-квартирой в Аддис-Абебе. Она представляет собой специализированное учреждение Африканского союза. Согласно сведениям, изложенным на официальном сайте AFCAC, организация была создана на совместном заседании ИКАО и Организации Африканского Единства (ОАЕ, которое на сегодня является Африканским Союзом) в Аддис-Абебе (Эфиопия) в 1964 году и начала действовать с 1969 года. 11 мая 1987 она получила статус специализированного учреждения ОАЕ в области гражданской авиации [13].

С самого начала планировалось, что AFCAC будет технически, административно и финансово независимой от ИКАО. Это стало возможным благодаря взносам африканских государств-членов с 1 января 2007 года. На сегодняшний день организация включает в себя 54 государства Африки и управляется через пленарные заседания, которые собираются раз в 3 года.

Второй организацией в африканском регионе выступает Agence pour la Securite de la Navigation en Afrique et a Madagascar (ASECNA) – Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре. Она была создана в декабре 1959 года государствами-бывшими колониями, которые подписали Сенегальское соглашение о создании Агентства по обеспечению безопасности аэронавигации молодых государств, освободившихся от колониальной зависимости. Ее первоначальной целью было объединение финансовых, материальных и интеллектуальных средств по развитию воздушного транспорта.

В 1974 году была подписана Дакарская конвенция, которая усовершенствовала цели Агентства в связи с развитием высокоскоростной авиатехники, а также политической и экономической обстановке в африканских государствах. Но миссия Агентства осталась прежней – эффективность, оптимальная безопасность, африканская солидарность и сотрудничество на основании согласия между государствами. Членами организации являются 17 африканских государств и их бывшая метрополия – Франция [14, с. 83].

На латиноамериканском континенте решение вопросов сотрудничества в области международной гражданской авиации осуществляется на межгосударственном уровне в основном Центральноамериканской организацией по обслуживанию аэронавигации – Corporation Centro Americana de Servicios de Navigation Aerea (COCESNA). COCESNA была создана 26 февраля 1960 на основании Международного механизма интеграции Центральной Америки. Она является некоммерческой финансово автономной организацией и содержит только первый взнос государств-членов Центральной Америки. Ее задача заключается в непосредственном обеспечении (в соответствии с региональными планами ИКАО) управления воздушным движением над территориями государств региона. Свои услуги Организация предоставляет не только государствам-членам, но и зарегистрированным в ней юридическим лицам, а также частным лицам, которые имеют их гражданство и обладают летательными аппаратами [15].

Кроме COCESNA в Латиноамериканском регионе с 1973 года действует Латиноамериканская комиссия гражданской авиации – Latin American Civil Aviation Commission (LACAC), образованная четырнадцатью расположенными в регионе государствами, включая центральноамериканские страны и Мексику. Основными задачами Комиссии являются: координация деятельности воздушного транспорта стран-членов на основе сбора, систематизации и распространения статистической информации о международных воздушных сообщениях в регионе по пунктам отправления, назначения и транзитных перелетов; исследование общей ситуации на рынке услуг в области воздушных перевозок; практика установления тарифов и разработка рекомендаций по их применению; планирование мероприятий по развитию и расширению сотрудничества, особенно в части создания государствами-членами собственных внутренних механизмов обеспечения единообразного применения и соблюдения тарифов, применения в необходимых случаях соответствующих санкций [1, с. 370].

Развитию сотрудничества в области международной гражданской авиации

стран Лиги арабских государств посвящена деятельность основанного в 1965 году Совета гражданской авиации стран этой группы (Civil Aviation Council of Arab States – CACAS). Его работа ведется в сессионном порядке (раз в год) и направлена на обеспечение координации и обмена опытом, изучение международных стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, на организацию научных исследований в различных областях деятельности международной гражданской авиации [14, с. 77].

Особенность CACAS заключается в том, что его представители принимают участие в работе Ассамблеи и других форумов ИКАО с правом совещательного голоса, то есть его представители могут участвовать во всех дискуссиях, отстаивать согласованную коллективную позицию государств региона, но не могут участвовать в голосовании. Остальные функции CACAS аналогичны другим региональным межгосударственным организациям [14, с. 79].

Выводы. На основании вышесказанного следует отметить, что международные организации гражданской авиации исторически создавались по мере необходимости регулирования соответствующих правоотношений как на уровне регионов, так и на международном уровне. На сегодняшний день участниками международных организаций гражданской авиации являются почти все государства мира, что подчеркивает их важность и эффективность в обеспечении действенности и безопасности гражданской авиации.

Список использованной литературы:

1. Тимченко Л.Д. Международное право : [учебник] / Л.Д. Тимченко. – Харьков : Консум ; Ун-т внутр. дел, 1999. – 528 с.
2. Краснова Ю.А. Генеза правового регулирования экологічно небезпечної діяльності в галузі авіації законодавством України (від давніх часів до періоду незалежності) / Ю.А. Краснова // Повітряне і космічне право. – К., 2008. – № 2 (7). – С. 23–29.
3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_038/page.



ВЕРХОВЕНСТВО ПРАВА КАК ПРИНЦИП АНТИТЕРРОРИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Людмила НОВИКОВА,

кандидат юридических наук, доцент

Харьковского национального университета имени В.Н. Каразина

Summary

The article reveals the essence of the rule of law in the international law in the context of its legal regulation as a basis for crossing of the United Nations institutions to the terrorism. Noting the importance of the principle of the rule of law, this should be considered in the formal and legal, organizational and administrative slice. Taking into consideration the importance of the practical realization of the rule of law in the planning and implementation of counter-terrorist measures it is concluded that at the beginning of the XXI century, the rule of law is the starting principle of activities of the UN institutions in the direction of the counteraction to the terrorist threat and its essence is response to the universal legal doctrine of the obligation to ensure human rights.

Key words: rule of law, United Nations, international terrorism, human rights and freedoms, UN Charter, Global counter-terrorism strategy.

Аннотация

В статье представлена попытка раскрыть сущность принципа верховенства права в международном праве с точки зрения его правовой регламентации как основы противодействия терроризму структурами Организации Объединенных Наций. Отмечая многоаспектность значения принципа верховенства, предлагается рассматривать его в формально-юридическом и организационно-управленческом срезе. Учитывая важность практического воплощения верховенства права при планировании и реализации контртеррористических мер, делается вывод, что в начале XXI века принцип верховенства права является отправным принципом деятельности институций ООН в сфере противодействия террористической угрозе, а его сущность отвечает универсальной правовой доктрине об обязательности обеспечения прав человека.

Ключевые слова: принцип верховенства права, Организация Объединенных Наций, международный терроризм, права и свободы человека, Устав ООН, Глобальная контртеррористическая стратегия.

Постановка проблемы. Вопросы обеспечения мира и безопасности на современном этапе развития международных отношений являются одним из определяющих факторов стабильного развития и консолидации мирового сообщества. Взаимосвязанные угрозы, среди которых особую опасность таит в себе терроризм, подрывают международную безопасность. Это требует консолидации усилий прогрессивного международного сообщества по противодействию любым возможным его проявлениям.

Актуальность темы исследования обуславливается необходимостью рассмотрения вопроса о принципах антитеррористической деятельности международных организаций, в частности принципа верховенства права.

В основу статьи положены труды отечественных и зарубежных ученых-правоведов, мыслителей (С. Головатый, М. Антонович, М. Козюбра,

К. Трихлеб, Д. Гаррингтон, А. Дайси, Р. Шарп), а также аналитические материалы некоторых международных организаций. Нормативной основой статьи являются акты международного права, которые приняты ООН и направлены на противодействие глобальной террористической угрозе.

Целью и задачей исследования является анализ содержания принципа верховенства права как идейного начала антитеррористической деятельности международных организаций в современном мире.

Изложение основного материала. Противодействие терроризму является отдельным важным направлением деятельности многих международных организаций, в том числе и Организации Объединенных Наций (далее – ООН). Как известно, ООН является ведущей универсальной международной организацией, которая способна консолидировать международное сообщество

4. Официальный сайт International Civil Aviation Organization [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>.

5. Официальный сайт International Air Transport Association [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.iata.org>.

6. ИАТА – гарантия надежности и качества [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://businessvisit.com.ua/aviability/spravochnaya-informatsiya/iata/#sthash.0y15zAic.dpuf>.

7. Баймуратов М.А. Международное публичное право. – Х. : «Одиссей», 2003. – 752 с.

8. Право Европейского Союзу : [підручник] / за ред. В.І. Муравйова. – К. : Юрінком Інтер, 2011. – 704 с.

9. ECAC – European Civil Aviation Conference [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/ecac_european_civil_aviation_conference.htm.

10. Довідкова інформація про стан співробітництва з Європейською організацією з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ) // Офіційний портал Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.avia.gov.ua/documents/Miznarodnadiyalnist/Zovnishnja%20dijalnist/24033.html>.

11. Міжнародна конвенція про співробітництво в галузі безпеки аеронавігації від 13 грудня 1960 року [Електронний ресурс]. – Режим доступа : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_373.

12. Свиркин В.А. Воздушное право. Часть I. Международное воздушное право (аспект безопасности) / В.А. Свиркин. – М. : Изд-во МГТУ, 2008. – 80 с.

13. About AFCAC // Официальный сайт African Civil Aviation Commission Specialized Institution of the African Union [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.afcac.org/en/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=69.

14. Афанасьев В.Г. Международные организации в сфере гражданской авиации. – Ч. I. Межгосударственные организации (ИКАО и другие межгосударственные организации) : [учебное пособие] / В.Г. Афанасьев. – М., 2013. – 90 с.

15. Reseña Histórica del COCESNA [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.cocesna.org>.