

УДК 341.1/8

DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2026.94.4.15>

РОЛЬ ВСЕСВІТНІХ АВІАТРАНСПОРТНИХ КОНФЕРЕНЦІЙ В РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Григоров О.М.,
*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри міжнародного права,
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
ORCID: 0000-0003-4292-8803*

Григоров О.М. Роль Всесвітніх авіатранспортних конференцій в розвитку міжнародного повітряного права.

В статі аналізуються результати Всесвітніх авіатранспортних конференцій і їх значення для розвитку міжнародного повітряного права. Виявлено, що положення Чиказької конвенції 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію, зокрема положення ст. 44 Конвенції, які визначають основні цілі діяльності Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), не передбачають кодифікаційні функції цієї універсальної міжнародної організації в сфері повітряного транспорту.

Одночасно встановлено, що низка статей Чиказької конвенції, у яких визначається внутрішня організаційна структура ІКАО та компетенції її головних органів, зокрема Асамблеї ІКАО, щодо прийняття змін та додатків до Чиказької конвенції, розширюють можливості організації у напрямку прогресивного розвитку сучасного міжнародного повітряного права.

Визначено, що на сьогодні ІКАО стала універсальним інституційним механізмом регулювання діяльності цивільної авіації у світі, поставивши за мету розробку принципів і стандартів міжнародної аеронавігації та сприяння плануванню й розвитку міжнародного повітряного транспорту. Завдяки діяльності ІКАО в сучасному світі сформовано єдині принципи використання цивільною авіацією суверенного і міжнародного (відкритого) повітряних просторів, забезпечується авіаційна безпека, відбувається обмін ефективними практиками. Водночас виявлено, що питання практичного аналізу і вироблення перспективних правових моделей розвитку міжнародного повітряного транспорту виноситься на розгляд Всесвітніх авіатранспортних конференцій які проводяться під егідою ІКАО.

Доведено, що роль Всесвітніх авіатранспортних конференцій ІКАО (донині їх проведено шість, остання – у 2013 р.) полягає у виконанні ними таких завдань: підбиття підсумків розвитку системи міжнародно-правового регулювання відносин щодо комерційних аспектів міжнародних повітряних перевезень (надання прав на перевезення, тарифи, захист від недобросовісної конкуренції тощо) за період з моменту проведення попередньої конференції; визначення проблем і перепон правового регулювання у зазначених сферах; ухвалення актів рекомендаційного характеру, окреслення завдань на майбутнє та шляхів їх досягнення; формулювання рекомендацій для ІКАО, які вона втілює у своїй практиці.

Підсумовано, що питання, які можуть бути включені в порядок денний наступної Сьомої Всесвітньої авіатранспортної конференції 2026 р., вимагають розгляду в контексті викликів і можливостей, пов'язаних із діяльністю повітряного транспорту в ХХІ ст.

Ключові слова: ІКАО, Всесвітні авіатранспортні конференції, Чиказька конвенція 1944 р., Рада ІКАО, Асамблея ІКАО.

Grygorov O.M. The role of world air transport conferences in the development of international air law.

The article analyzes the results of the World Air Transport Conferences and their significance for the development of international air law. It is revealed that the provisions of the Chicago Convention of 1944 on International Civil Aviation, in particular the provisions of Art. 44 of the Convention, which define the main objectives of the International Civil Aviation Organization (ICAO), do not provide for the codification functions of this universal international organization in the field of air transport.

At the same time, it has been established that a number of articles of the Chicago Convention, which define the internal organizational structure of ICAO and the competences of its main bodies, in

particular the ICAO Assembly, regarding the adoption of amendments and amendments to the Chicago Convention, expand the capabilities of the organization towards the progressive development of modern international air law.

It is determined that today ICAO has become a universal institutional mechanism for regulating civil aviation activities in the world, setting the goal of developing principles and standards for international air navigation and facilitating the planning and development of international air transport. Thanks to the activities of ICAO in the modern world, uniform principles for the use of sovereign and international (open) airspace by civil aviation have been formed, aviation safety is ensured, and effective practices are exchanged. At the same time, it was revealed that the issue of practical analysis and development of promising legal models for the development of international air transport is submitted for consideration by World Air Transport Conferences held under the auspices of ICAO.

It has been proven that the role of the ICAO World Air Transport Conferences (six have been held to date, the last one in 2013) consists in their performance of the following tasks: summing up the development of the system of international legal regulation of relations regarding the commercial aspects of international air transportation (granting of rights to transport, tariffs, protection against unfair competition, etc.) for the period since the previous conference; identifying problems and obstacles to legal regulation in the indicated areas; adopting acts of a recommendatory nature, outlining tasks for the future and ways to achieve them; formulating recommendations for ICAO, which it implements in its practice.

It is concluded that the issues that may be included in the agenda of the next Seventh World Air Transport Conference in 2026 require consideration in the context of the challenges and opportunities associated with air transport activities in the 21st century.

Key words: ICAO, World Air Transport Conferences, Chicago Convention 1944, ICAO Council, ICAO Assemblies.

Постановка проблеми. Дослідження ролі Всесвітніх авіатранспортних конференцій в розвитку міжнародного повітряного права є важливим для розуміння основних новацій в міжнародно-правовому регулюванні функціонування світового повітряного транспорту.

На сьогодні темпи кодифікації міжнародного повітряного права вражають. На початку XXI ст. у сфері відповідальності авіаперевізників і експлуатантів повітряних суден, захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, лізингу (оренди) рухомого авіаційного обладнання було розроблено і прийнято чотири нових конвенції і три додаткових протоколи до вже діючих конвенцій. Перспективним напрямком розвитку правового забезпечення функціонування цивільної авіації є розробка сучасних моделей в рамках Всесвітніх авіатранспортних конференцій під егідою Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО.

Метою дослідження є аналіз прийнятих в рамках Всесвітніх авіатранспортних конференцій 1977–2013 рр. документів, їх значення для лібералізації діяльності світового повітряного транспорту, а також визначення тематики майбутньої Сьомої всесвітньої авіатранспортної конференції 2026 р.

Стан опрацювання проблематики. Деякі теоретичні і практичні питання впливу рішень Всесвітніх авіатранспортних конференцій на розвиток міжнародного повітряного права розглядалися в дослідженнях низки вітчизняних і зарубіжних фахівців, серед яких Я. Добідовська, Н. Корчак, М. Новікова, О. Радчук, С. Lyle, М. Milde, I. Balfour, R. Abeyrathe та ін.

Виклад матеріалу дослідження. Під час роботи 42-ї сесії Асамблеї Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) представники 193 держав-учасниць Чиказької конвенції 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію (*дали* – Чиказька конвенція) заявляли про необхідність оновлення положень Чиказької конвенції. Такі заяви аргументувалися тим, що за 80 років, що пройшли з часу підписання цієї конвенції, під впливом технічного прогресу, розвитку міжнародних відносин та практики держав міжнародне публічне право загалом і міжнародне повітряне право зокрема зазнали значних еволюційних змін. Водночас, положення ст. 44 Частини II Глави VII Чиказької конвенції закріпили наступні цілі Міжнародної організації цивільної авіації:

Цілями і завданнями Організації є розробка принципів і методів міжнародної аеронавігації та сприяння плануванню і розвитку міжнародного повітряного транспорту з тим, щоб:

а) забезпечувати безпечний і упорядкований розвиток міжнародної цивільної авіації у всьому світі;

- b) заохочувати мистецтво конструювання та експлуатації повітряних суден у мирних цілях;
- c) заохочувати розвиток повітряних трас, аеропортів та аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації;
- d) задовольняти потреби народів світу в безпечному, регулярному, ефективному та економічному повітряному транспорті;
- e) запобігати економічним втратам, викликаним нерозумною конкуренцією;
- f) забезпечувати повну повагу прав Договірних держав і справедливі для кожної Договірної держави можливості використовувати авіапідприємства, зайняті в міжнародному повітряному сполученні;
- g) уникати дискримінації стосовно Договірних держав;
- h) сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації;
- i) надавати спільне сприяння розвитку міжнародної цивільної аеронавтики в усіх її аспектах [1].

Як бачимо, серед основних цілей функціонування ІКАО як універсальної міжнародної організації в сфері повітряного транспорту відсутній напрямок, який дозволяв би кодифікацію вже усталеної практики міжнародного повітряного права і прогресивного розвитку цієї галузі сучасного міжнародного публічного права. Водночас, ст. 49 Чиказької конвенції, регламентуючи права і обов'язки Асамблеї ІКАО як найвищого органу цієї організації, закріплює в п. «j» право розглядати пропозиції щодо змін положень Конвенції і поправок до них, а в разі прийняття таких пропозицій рекомендувати договірним державам дотримуватися процедур, викладених в ст.ст. 91-95 глави XXI частини IV Конвенції, тобто процедур ратифікації, приєднання, поправок і денонсації Чиказької конвенції. Отже, вищезгадані чинні норми Чиказької конвенції, яка одночасно є основним джерелом міжнародного повітряного права і статутом ІКАО, фіксують потенційну можливість кодифікації міжнародно-правових стандартів у сфері цивільної авіації.

Свідченням практичного здійснення цих можливостей є практика проведення Всесвітніх авіатransпортних конференцій. На 21-й сесії Асамблеї ІКАО, що відбулася в 1974 р., ухвалено Резолюцію А21-25, присвячену проблемам повітряного транспорту у всесвітньому масштабі, зумовленим серйозними економічними труднощами, які в той час постали перед цивільною авіацією. Згідно з Резолюцією, на Раду ІКАО покладено обов'язок в рамках наявних у неї механізмів і засобів невідкладно розробити описовий перелік проблем, які вимагали негайного вирішення, але не належали до компетенції ІКАО.

Проект переліку було розглянуто Радою ІКАО на початку 1975 р.; після отримання позицій держав Рада внесла ці питання у порядок денний Першої Всесвітньої конференції ІКАО з повітряного транспорту 1977 року. На конференції розглянуто наступні питання: 1) тарифи; 2) політика у сфері нерегулярних міжнародних повітряних перевезень; 3) регулювання провізної ємності при наданні послуг міжнародних повітряних перевезень; 4) механізми встановлення розцінок на міжнародні повітряні перевезення [2].

Друга Всесвітня авіатransпортна конференція відбулась у 1980 р., Третя – у 1985 р., Четверта (названа «Регулювання міжнародного повітряного транспорту: сучасність та майбутнє») – у 1994 р., П'ята («Виклики та можливості лібералізації») – у 2003 р., Шоста («Сталість повітряного транспорту») – у 2013 р. Як бачимо, починаючи з Четвертої Всесвітньої конференції, вони присвячені певній визначеній тематиці.

На Другій Всесвітній конференції 1980 р. було розроблено й ухвалено 32 рекомендації, а також надано можливість урядам підсумувати поточні проблеми міжнародної цивільної авіації на підставі висновків двох експертних колегій, які працювали з часу проведення Першої Всесвітньої авіатransпортної конференції 1977 року. При проведенні огляду останніх подій у сфері регулювання провізної ємності, тарифів і розцінок на перевезення було встановлено, що частина держав стоїть на позиціях ринкової лібералізації, а інші – жорсткого регулювання ринку міжнародних повітряних перевезень [3, с. 56].

На Третій Всесвітній конференції 1985 р. ухвалено 23 рекомендації стосовно різних аспектів регуляторної політики у сфері регулярних і нерегулярних повітряних перевезень, односторонніх заходів держав, що впливають на міжнародні повітряні перевезення, ролі урядів у сфері визначення тарифів, правил і умов, пов'язаних з тарифами, та вимог дотримання тарифів [4].

Четверта Всесвітня конференція «Регулювання міжнародного повітряного транспорту: сучасність та майбутнє» 1994 р. позначилась проведенням Спеціальною дослідницькою групою екс-

пертів з майбутніх механізмів регулювання (GEFRA) та Секретаріатом ІКАО всебічного дослідження всіх аспектів економічного регулювання міжнародних повітряних перевезень, починаючи з 1940-х рр.: від питань щодо прав на експлуатацію маршрутів, польоти та надання авіаційних послуг, до питань, пов'язаних з веденням бізнесу (наземне обслуговування, продажі та маркетинг, комп'ютерні системи бронювання). Було зроблено висновки і сформульовано пропозиції щодо розвитку регулювання в десяти аспектах, а також визначено вісім напрямків для подальшого опрацювання. В ухваленій на конференції рекомендації було визнано необхідність серйозних змін у сфері регулювання цивільної авіації, включаючи поступову лібералізацію повітряних перевезень [5].

Відповідно до рекомендації, ІКАО розробила документ «Політика і інструктивний матеріал з економічного регулювання міжнародного повітряного транспорту». В цьому документі містилися рекомендації державам щодо заходів забезпечення участі в процесі лібералізації регулювання, зокрема в питаннях доступу до ринку.

На П'ятій Всесвітній авіатранспортній конференції «Виклики та можливості лібералізації», проведеної ІКАО в березні 2003 р., було зроблено висновки про потребу зміни порядку призначення авіапідприємств і видачі їм дозволів для надання можливості швидкої адаптації до умов ринку; вживання державами належних заходів щодо забезпечення безпеки польотів і авіаційної безпеки; застосування альтернативного механізму призначення авіапідприємств у двосторонніх угодах про повітряне сполучення; визнання за призначеними авіапідприємствами, які не відповідають традиційним критеріям володіння і контролю, права на рівний доступ до ринку. Відповідно до цих засад на конференції ухвалено Декларацію глобальних принципів лібералізації міжнародного повітряного транспорту [6].

Крім того, на конференції ухвалено типові статті «Гарантії проти застосування антиконкурентної практики». В них «антиконкурентною практикою» визнано: застосування на маршрутах авіатарифів, рівень яких в цілому недостатній для покриття витрат і пов'язаних з повітряними перевезеннями послуг; додавання надлишкової провізної ємності або частоти перевезень. При цьому зазначена практика повинна бути постійною, мати серйозний негативний економічний вплив на інше авіапідприємство тощо.

Зазначено, що в разі виявлення такої практики з боку призначених авіапідприємств держави, інша держава-сторона угоди про повітряне сполучення може звернутися до цієї держави з проханням про проведення консультацій відповідно до угоди. Якщо сторони угоди не можуть вирішити проблему шляхом консультацій, будь-яка з них може вдатися до застосування механізму розв'язання спорів, передбачених угодою [7, с. 223].

Пізніше типові статті було включено в документ ІКАО «Політика та інструктивний матеріал у сфері економічного регулювання міжнародного повітряного транспорту» 2008 р. та роз'яснено ІКАО в Керівництві з регулювання міжнародного повітряного транспорту. ІКАО рекомендувала державам визнати, що субсидії, які дискримінують перевізників, можуть: спотворювати торгівлю та конкуренцію; вживати заходів, спрямованих на уникнення спотворення конкуренції; застосувати ТУПС ІКАО для регулювання двосторонніх міждержавних відносин у сфері повітряних перевезень [8].

Остання наразі, Шоста Всесвітня авіатранспортна конференція «Сталість повітряного транспорту» 2013 р. була спрямована на осучаснення політики ІКАО у сфері сприяння довгостроковому зростанню міжнародної цивільної авіації та сталому характеру повітряного транспорту, тобто безпечних у сенсі авіаційної безпеки та безпеки польотів, охорони довкілля як при пасажирських, так і при вантажних перевезеннях, послуг, які надають авіакомпанії, аеропорти, постачальники аеронавігаційних послуг та інші суб'єкти, при розумному очікуванні прибутковості, що означає підтримку конкурентної економіки та сприяння збалансованому регіональному розвитку.

Таким чином, досвід проведення перших шести Всесвітніх авіатранспортних конференцій чітко визначив доцільність періодичного їх проведення з інтервалом у десять років. На жаль, пандемія COVID-19 внесла об'єктивні корективи до календаря проведення наступної конференції. Під час восьмого засідання в рамках 235-ї сесії Ради ІКАО після обговорення рекомендації щодо проведення Сьомої Всесвітньої авіатранспортної конференції (ATConf/7) були прийняті наступні рішення:

- затвердити проведення ATConf/7 16-20 листопада 2026 р. в Штаб-квартирі ІКАО в Монреалі, Канада, всіма мовами ІКАО;

- доручити Секретаріату підготувати концептуальну записку на основі запропонованого проекту порядку денного, доданого до усного доповіді Автотранспортного комітету (АТС), і поширити серед держав-членів і зацікавлених сторін у галузі лист державам з додатком до нього концептуальної записки з метою отримання зауважень;

- доручити Секретаріату надати АТС і 236-й сесії Ради доповідь про результати цього процесу консультацій, а також про будь-які відповідні події, пов'язані з проведенням 42-ї сесії Асамблеї і інших заходів стосовно повітряного транспорту з метою сприяння остаточній доробці попереднього порядку денного Конференції.

Також зазначалося, що по мірі повернення авіаційного сектору до допандемійних рівнів діяльності та їх перевищення, тобто відновлення за принципом «краще, ніж було», слід активізувати співробітництво між усіма зацікавленими сторонами, чи то уряди, галузі або соціальні партнери [9].

Крім того, в документах 42-ї сесії Асамблеї ІКАО визначалося, що Групі експертів з регулювання повітряного транспорту (АТРП) необхідно провести додаткову роботу з формування порядку денного для Сьомої Всесвітньої авіатранспортної конференції, включаючи консультації з іншими міжнародними організаціями в галузі повітряного транспорту.

Припускається, що до переліку питань наступної конференції будуть включені наступні: а) роль ІКАО як кодифікатора міжнародного повітряного права; б) зміни процедури прийняття поправок (доповнень) до Чиказької конвенції 1944 р.; в) проблеми практичного застосування норм Чиказької конвенції; г) періодичність проведення Асамблеї ІКАО; д) практика застосування державами-членами ІКАО комерційних свобод повітря; е) правова природа додатків до Чиказької конвенції 1944 р. [10].

Висновки. Здійснений аналіз результатів проведення Всесвітніх авіатранспортних конференцій під егідою ІКАО дозволяє зробити наступні висновки.

По-перше, кожна Всесвітня авіатранспортна конференція є великомасштабним заходом, який формує стратегічні підходи до вирішення численних проблем, пов'язаних із міжнародним повітряним перевезеннями. Вона надає унікальну можливість для всіх тих, хто приймає рішення, усвідомити багаторічний досвід, зробити висновки, поділитися передовою практикою і визначити життєздатні засоби для забезпечення стійкого і процвітаючого авіатранспортного сектору.

По-друге, в рамках цих спеціалізованих міжнародних форумів універсального характеру визначаються концептуальні міжнародно-правові моделі забезпечення діяльності цивільної авіації, які враховують також диференціацію внеску держав-учасниць ІКАО в розвиток сучасної цивільної авіації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.: Конвенція Міжнар. орг. цивільн. авіації від 07.12.1944: станом на 6 жовт. 2016 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text.
2. Special A.T.C. (. M.Q. Special Air Transport Conference, Montreal, 13-26 April 1977: Report. Montrea: International Civil Aviation Organization, 1977. 57 p.
3. Air Transport Conference (2nd 1980 Montréal, Québec). Second Air Transport Conference, Montreal, 12-28 February 1980: Report. Montreal: International Civil Aviation Organization, 1980. 82 p.
4. Air Transport Conference (3rd 1985 Montréal, Québec). Third Air Transport Conference, Montreal, 22 October-7 November 1985: Report. Montreal: International Civil Aviation Organization, 1985. 71 p.
5. World Wide Air Transport Conference (4th 1994 Montréal, Québec). Report of the World Wide Air Transport Conference on International Air Transport Regulation--Present and Future, Montreal, 23 November-6 December 1994. Montreal, Quebec, Canada: International Civil Aviation Organization, 1994. 96 p.
6. Worldwide Air Transport Conference: Challenges and Opportunities of Liberalization (5th 2003 Montreal, Canada). Report of the Worldwide Air Transport Conference: Challenges and opportunities of liberalization: Montreal, 24-28 March 2003. Montreal: International Civil Aviation Organization, 2003. 90 p.
7. Policy and guidance material on the economic regulation of international air transport. 3rd ed. Montreal, Quebec, Canada: International Civil Aviation Organization, 2008.

8. Forum I.T. ITF Transport Outlook 2019. Organization for Economic Cooperation & Development, 2019.
9. ICAO C-DEC235/8 26/06/25 URL: https://www.icao.int/sites/default/files/about-icao/Council/Council%20Documentation/235/C-ECs/C.235.DEC_.06.EN_.pdf.
10. ICAO A42-WP/505 EX/229 URL: <https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/a42/Documents/WP/wp>.

Дата першого надходження рукопису до видання: 25.02.2026
Дата прийняття до друку рукопису після рецензування: 23.04.2026
Дата публікації: 10.05.2026

© Григоров О.М., 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії CC BY 4.0