

# Международно- правовые проблемы СНГ

## МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ОРГАНЫ СНГ

Ф.И. Сапрыкин \*

В конце декабря 1991 года в Минске бывшими республиками Союза ССР (кроме государств Балтии) было подписано Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (Минское соглашение), в соответствии с которым учреждены Совет по авиации и использованию воздушного пространства (далее – Совет) и Межгосударственный авиационный комитет (далее – МАК). В феврале 1992 года Советом были утверждены Положения о Совете и о МАК, которые дополнили Минское соглашение в части, касающейся статуса этих органов.

### Совет

Совет состоит из полномочных представителей государств-участников (включая представителей министерств или комитетов обороны). Решения Совета принимаются консенсусом и издаются в форме постановлений и стандартов, которые являются обязательными к выполнению в пределах так называемого Единого воздушного пространства государств-участников<sup>1</sup>. Совет возглавляет Председатель, избираемый на основе ежегодной ротации из числа его членов.

В задачи Совета входят: утверждение межгосударственных программ развития авиации, Единой системы управления воздушного движения (УВД) и обеспечения безопасности полетов; формирование и осуществление политики в области гражданской авиации и международных воздушных сообщений; утверждение межгосударственных решений по вопросам деятельности авиации и использования воздушного пространства, УВД и безопасности полетов; разработка и координация общей политики в области авиационных тарифов и аэронавигационных сборов.

---

\* Третий секретарь Департамента по делам СНГ МИД РФ.

Совет имеет право рассматривать вопросы о присоединении к Минскому соглашению новых участников и выходе из него; принимать решения по проектам поправок и дополнений к Минскому соглашению; утверждать бюджет; принимать решения по спорам и разногласиям между участниками; рассматривать вопросы применения правовых и экономических санкций к его участникам.

Согласно положениям Минского соглашения, Совет следует квалифицировать как международную региональную авиационную организацию с наднациональными полномочиями по широкому кругу вопросов деятельности ее участников в сфере воздушных сообщений.

## МАК

Правовое положение МАК носит двойственный характер и не имеет аналогов в международном праве. С одной стороны, это постоянно действующий исполнительный орган Совета, осуществляющий практическую реализацию Минского соглашения, обеспечивающий работу Совета и выполнение его решений. С другой стороны, МАК имеет целый ряд правомочий и функций, ставящих его наравне с Советом.

В задачи МАК входят, в частности:

- разработка единообразных правил организации и использования воздушного пространства, УВД и контроль за их соблюдением;
- разработка межгосударственных нормативных актов по безопасности полетов, включая нормы летной годности воздушных судов, аэродромов, требования к эксплуатации воздушных судов, правила полетов, поиска и спасания, расследования авиационных происшествий;
- сертификация эксплуатантов для международных полетов, воздушных судов, аэродромов, систем УВД, навигации и связи, воздушных трасс и ведение реестра воздушных судов и международных аэродромов;
- расследование авиационных происшествий; участие в работе ИКАО и других организаций.

В соответствии с решением Совета государства-участники могут делегировать дополнительные полномочия МАК либо на согласованной основе передать их одному или нескольким участникам для осуществления этих полномочий на их территориях.

По согласованию с участниками Минского соглашения МАК может иметь в своем ведении органы УВД, аэронавигационной информации, сертификации и научно-исследовательские организации.

В пределах своей компетенции МАК издает нормативные акты, утверждает стандарты и рекомендации, а также выдает сертификаты и другие документы.

МАК возглавляется Председателем, назначаемым Советом. В состав МАК входят: Президиум (Председатель МАК, его заместители, руководители комиссий и других органов МАК, а также полномочные представители государств-участников), Комиссия по использованию воздушного пространства и УВД, Авиарегистр, Комиссия по безопасности полетов, Комиссия по воздушному транспорту, стандартам и сертификации, Секретариат по делам ИКАО, Отдел по международным отношениям.

МАК является юридическим лицом со всеми вытекающими из этого правами и обязанностями.

Принимая во внимание уникальность правовой основы деятельности Совета и МАК, а также существенные отклонения от принятой в мире практики формирования такого рода организаций, представляется полезным с практической точки зрения провести международно-правовой анализ учредительных документов Совета и МАК, а также предложить некоторые рекомендации по их возможному совершенствованию.

По нашему мнению, основными недостатками документов "минской системы" являются:

1. Отсутствие четкого разделения функций между Советом как международной организацией и МАК как ее исполнительным органом. Яркое выраженный "перевес" компетенции МАК противоречит функциональной природе исполнительного органа и ставит МАК выше Совета. Роль Совета в данной ситуации сводится к координации сотрудничества между его участниками, а роль МАК — к осуществлению полномочий суверенного характера<sup>2</sup>.

Такая "особенность" деятельности Совета и МАК, как показала трехлетняя практика, вводит в заблуждение многие государства мира и в итоге негативно сказывается на их доверии к авиоперевозчикам стран СНГ. Вообще говоря, сегодня трудно привести серьезные аргументы в пользу сохранения Совета. На практике существует только МАК, а Совет (возможно, необходимый на первом этапе) сегодня воспринимается как анахронизм, тем более что МАК и Совет возглавляет одно и то же лицо.

2. Отсутствие положений, предусматривающих ратификацию Минского соглашения, содержащего "серьезные" изъятия из внутреннего законодательства его участников и предусматривающего частичное ограничение их суверенных полномочий, формально дает основание оспаривать подписавшими государствами его действительность. Таким образом, игнорирование названной внутригосударст-

венной процедуры может повлечь отказ любого из участников Минского соглашения от выполнения принятых обязательств в ущерб другим участникам.

3. Передача МАК комплекса функций и полномочий, традиционно присущих органу суверенного государства, в определенной степени ущемляет правоспособность государств, частично ограничивая их право выбора формы сотрудничества<sup>3</sup>.

Учитывая довольно чуткое отношение всех стран СНГ к вопросам, связанным с государственным суверенитетом, такое положение в конечном счете может вынудить некоторых из них отказаться от сотрудничества в рамках Комитета и прибегнуть к помощи третьих стран в ущерб другим участникам Содружества.

4. Отсутствие адекватного механизма ответственности МАК при осуществлении сертификации и правовой пробел в урегулировании функций совместной регистрации воздушных судов<sup>4</sup> также вызывают недоумение у партнеров из третьих стран. По их мнению, национальные авиационные органы стран СНГ не имеют реальной возможности осуществлять контроль за деятельностью своей авиации. Как представляется, это ведет к нежеланию более тесного сотрудничества, что, в свою очередь, подрывает позиции и прежний авторитет перевозчиков стран СНГ на мировых рынках.

Указанные недостатки, тем не менее, не умаляют значения Совета и МАК как структур, предотвративших раскол единой авиационной системы. Без них было бы невозможно сохранить относительно общее воздушное пространство, унифицированную нормативную базу и поддерживать относительно стабильный уровень безопасности полетов<sup>5</sup> и объем перевозок. Совет и МАК как органы, рассчитанные на переходный период, доказали свою компетентность в решении многих оперативных вопросов.

Однако несоответствие правовой основы их деятельности международному праву может в ближайшей перспективе подхлестнуть центробежные тенденции, что, в свою очередь, внесет элемент нестабильности в отношения между странами СНГ. В нынешней ситуации было бы своевременным внести определенные коррективы в учредительные документы Совета и МАК, изменив способ формирования и формы деятельности этих органов. В этой связи хотелось бы предложить следующие меры.

### **Правовая основа организации**

Как известно, в рамках СНГ подписаны документы по созданию Экономического союза<sup>6</sup>, которые обеспечивают благоприят-

ную основу для развития авиации на региональном уровне. В частности, активно прорабатывается вопрос о постепенном создании общего рынка СНГ как одного из главных этапов экономической интеграции и выработке соответствующих механизмов для обеспечения свободного движения капиталов, товаров, рабочей силы и услуг. Имея свои особенности<sup>7</sup>, авиационное сотрудничество стран СНГ, тем не менее, вполне вписывается в рамки Экономического союза.

На этой основе, как представляется, будет полезным заключение региональной конвенции по воздушному праву. Она могла бы объединить в себе все ранее подписанные в этой области соглашения и предусмотреть создание новой Евразийской авиационной организации<sup>8</sup>. Такая организация может быть сформирована на базе Совета и МАК, но существенно от них отличаться как по способу формирования, так и по форме деятельности.

Новая организация может отличаться от "классических" региональных авиационных организаций, существующих в мире<sup>9</sup>. Название организации целесообразно оставить прежнее – Совет по авиации и использованию воздушного пространства.

### **Статус организации**

Вопрос статуса новой авиационной организации является наиболее деликатным и может вызвать наибольшие споры при его обсуждении.

В Уставе СНГ оговорено, что Содружество не является государством и не обладает наднациональными полномочиями (п. 3 ст. 1). Однако в практике стран СНГ установились новые формы сотрудничества, которые вошли в противоречие с Уставом СНГ. Так, в октябре 1994 года главами государств Содружества было подписано Соглашение о создании Межгосударственного экономического комитета Экономического союза (МЭК), по сути первого наднационального органа СНГ<sup>10</sup>. Предполагается, что и в дальнейшем в рамках Содружества будут создаваться подобные структуры, предмет деятельности которых составят жизненно важные вопросы взаимодействия государств<sup>11</sup>.

В русле последних изменений полагаем, что и в интересах авиационного сообщества СНГ целесообразно реализовать идею придания Совету характера наднационального органа. Такой подход, несомненно, способствовал бы эффективному решению многих возникающих в процессе использования воздушного пространства проблем.

Однако объем придаваемых Совету наднациональных полномочий (не как в случае с Минским соглашением) должен быть определен каждым государством самостоятельно. Для осуществления этих

полномочий должен быть выработан специальный механизм, о котором будет сказано ниже<sup>12</sup>.

## **Компетенция организации**

Компетенция международных организаций является одной из составных частей их правосубъектности и выражается в праве организации решать те или иные вопросы, относящиеся к ее предметной сфере деятельности<sup>13</sup>. Вопрос компетенции Совета требует решения в двух плоскостях:

I. Определение объема полномочий, делегируемых Совету государствами-членами.

II. Урегулирование соотношения компетенции Совета и МАК.

I. Круг вопросов, делегируемых государствами Совету и входящих в его ведение, составит предметную компетенцию Совета<sup>14</sup>. В предметную компетенцию "классической" организации, как правило, не входят вопросы, решение которых является прерогативой суверенных государств. Однако Совет как наднациональный орган мог бы осуществлять, кроме прочего, такие функции, как сертификация, проведение расследований авиационных происшествий, ведение совместной регистрации, разработка и принятие различного рода нормативных документов.

Наряду с предметной компетенцией необходимо проработать проблему юрисдикционной компетенции. В этой связи было бы целесообразно наделить Совет правом принимать решения и нормативные акты обязательного характера (акты прямого действия), действующие на территории государств-членов без трансформации наравне с национальным законом<sup>15</sup>.

На первоначальном этапе круг вопросов, по которым принимаются такого рода решения, должен определяться каждым государством в отдельности. Позже, при необходимости, перечень таких вопросов может определяться всеми государствами совместно без каких-либо изъятий. Представляется, что по содержанию он должен выходить за пределы организационно-финансовых вопросов деятельности Совета и будет включать: определение общей авиационной политики в регионе; применение санкций к государствам, нарушающим или не выполняющим совместные нормативные предписания; вопросы участия других государств в авиационном сообществе; определение авиационной политики в отношении третьих стран; сертификацию; вопросы расследования авиационных происшествий, поиска и спасания воздушных судов; разработка правил полетов.

II. В этом контексте, на наш взгляд, и должна проходить грани-

ца между компетенцией Совета как организации и компетенцией МАК как ее исполнительного органа. В задачи последнего будут входить выполнение решений Совета на оперативно-техническом и экспертном уровнях, организация проведения сессий Совета. Совет же как представительный орган должен выполнять координационно-распорядительные и контрольные функции. Для принятия политического решения по наиболее важным вопросам деятельности авиации и использования воздушного пространства Совет должен обращаться в высшие и другие органы СНГ<sup>16</sup> посредством установленной в рамках СНГ процедуры.

### **Процедура принятия решений**

В связи с приданием Совету статуса наднационального органа немаловажное значение будет иметь определение процедуры голосования при принятии решений.

В международных организациях при принятии решений в основном применяется два принципа голосования: "одно государство — один голос" или "взвешенное голосование", при котором количество голосов определяется исходя либо из взноса государства в бюджет организации, либо из его экономического "веса"<sup>17</sup>.

Применительно к решениям Совета обязательного характера было бы правильным ввести принцип "взвешенного голосования", учитывая размер взноса государства в бюджет и долю его участия в общем объеме перевозок в пределах Содружества.

В отношении решений рекомендательного характера целесообразно предусмотреть принцип "одно государство — один голос".

### **Вопрос ответственности Совета**

Одной из наиболее сложных является проблема ответственности Совета. В документах "минского процесса" этот вопрос не рассматривался, что и явилось одной из главных причин несовершенства системы авиационных органов СНГ.

Под международно-правовой ответственностью понимают юридические последствия, наступающие для субъекта международного права в результате нарушения или невыполнения им международно-правового обязательства.

В соответствии с международным правом ответственность могут нести как государства, так и международные организации<sup>18</sup>. Однако новизна постановки вопроса применительно к организациям объ-

ясняет отсутствие широкого выбора форм и инструментов их ответственности.

Тем не менее в отношении Совета, как представляется, этот вопрос должен быть решен обязательно. Здесь видятся два пути его решения. Первый – разработать механизм ответственности за сертификацию воздушных судов стран СНГ, а также за сертификацию систем УВД и другого наземного оборудования. Второй – утвердить единые правила сертификации в рамках СНГ, которые должны быть признаны мировым авиационным сообществом<sup>19</sup>.

Ответственность Совета может носить как нематериальный, так и материальный характер. Решения о нематериальной ответственности с учетом ее политического характера должны приниматься высшими органами СНГ.

Материальная ответственность должна быть солидарной (из бюджета организации) либо внебюджетной (из взносов государств *ad hoc*).

### Организационная структура Совета

Изменения в деятельности Совета повлекут также и изменения в его организационной структуре.

Опыт международных организаций<sup>20</sup> подсказывает, что наиболее оптимальное строение организации должно быть следующим:

- высший представительный пленарный орган;
- постоянно действующий исполнительный орган;
- орган технического обеспечения.

Применительно к Совету можно было бы учредить в его структуре Ассамблею как высший орган, состоящий из полномочных представителей государств-участников в лице руководителей авиационных администраций, представителей оборонных и других, по усмотрению каждого государства, ведомств.

Постоянно действующим исполнительным органом может быть комитет (прототип МАК), состоящий из персонала Совета. Персонал Совета (должностные лица и служащие) в силу международного характера его обязанностей должен обладать иммунитетами и привилегиями, необходимыми для выполнения им своих обязанностей. Комитет может иметь в своем составе соответствующие функциональные подразделения.

Осуществление технического обеспечения деятельности Совета должно возлагаться на его Секретариат.

В заключение акцентируем внимание на самых существенных аспектах проблемы.



1. Совет и МАК, как и межгосударственные органы, созданные после распада Союза ССР и рассчитанные на переходный период, сыграли положительную роль в сохранении общего воздушного пространства стран СНГ, единства нормативной базы и относительно стабильного уровня безопасности полетов.

2. Однако несоответствие некоторых положений учредительных документов Совета и МАК международному праву может внести элемент нестабильности в отношении стран СНГ и привести к потере прежнего авторитета перевозчиков этих стран на мировых рынках.

В настоящее время возникла необходимость пересмотра Минского соглашения и других документов, исходя из новых экономико-политических реалий.

3. В этой связи целесообразно заключить региональную конвенцию по воздушному праву, в которой предусмотреть создание на качественно новых началах Евразийской авиационной организации.

4. В условиях экономической интеграции стран СНГ такая организация имела бы благоприятную основу для своей деятельности. Она могла бы обладать наднациональными полномочиями по добровольно переданному ей государствами кругу вопросов. При этом она несла бы адекватную ответственность.

5. Наднациональный характер организации потребует четкого разграничения компетенции между ее органами и выработки качественно нового механизма принятия решений. В этой связи иной должна стать и структура организации.

Необходимость создания региональной организации "неклассического" варианта вполне оправдана и вызвана объективными экономическими причинами. Объединение усилий стран СНГ в этой области в конечном счете положительно отразится как на всем евразийском рынке авиаперевозок, так и на развитии национальной авиации каждой из стран СНГ.

---

<sup>1</sup> В соответствии с Минским соглашением единым воздушным пространством является "воздушное пространство Договаривающихся государств, а также районов открытого воздушного пространства, где, согласно международным договорам, обслуживание воздушного движения возложено на бывший Союз ССР". Более подробно этот вопрос рассматривался автором в статье "Международно-правовые проблемы использования воздушного пространства участников СНГ" (см. *Московский журнал международного права (МЖМП)*. – 1993. – № 4. – С. 14.).

<sup>2</sup> В соответствии с Конвенцией о Международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго в 1944 году (далее – Чикагская конвенция), функции сертификации, расследования авиационных происшествий, регистрации воздушных судов, а также участия в работе Международной организации гражданской авиации (ИКАО) являются прерогативой суверенных государств.

<sup>3</sup> В данном случае речь идет о том, что в силу своего суверенитета госу-

дарство должно, во-первых, самостоятельно определить вопрос передачи части своих прав либо организации, либо другому государству, которые при их осуществлении будут нести адекватную ответственность. Во-вторых, государство должно также самостоятельно определить и круг подлежащих передаче таких прав.

Применительно к СНГ, например, функции сертификации могут производиться только тремя государствами – Россией, Украиной и Узбекистаном, которые являются производителями авиатехники. Учитывая, что после распада Союза ССР соответствующие специалисты “по наследству” остались в бывшем “центре”, сертификация авиатехники для стран СНГ могла бы вполне осуществляться в рамках организации. Однако этот процесс должен происходить только на основе договора между организацией и заинтересованным государством и предусматривать механизм ответственности. Не исключено, что по некоторым причинам для ряда стран возникнет необходимость прибегнуть к помощи “более сильного” в этом отношении государства. И такая возможность также должна быть им предоставлена.

<sup>4</sup> В соответствии с Чикагской конвенцией регистрация воздушного судна может производиться только государством. Факт регистрации определяет публично-правовую принадлежность воздушного судна, то есть указывает на то, какое из государств имеет соответствующие права и обязанности в отношении этого судна. Несмотря на то что в западных авиационных кругах активно обсуждается идея совместной регистрации воздушных судов (см., например, *Air and Space Law: De Lege Ferenda Essays in honour of Henri A. Wassenbergh*. – Dordrecht (Boston), London, 1992. – P. 71–81), в мировой практике такие прецеденты пока не известны.

<sup>5</sup> По сведениям специалистов, в 1993–1994 годах произошло снижение уровня безопасности полетов в гражданской авиации стран СНГ. Однако в отсутствие единого координирующего центра этот уровень мог бы резко упасть еще в первые месяцы после распада Союза ССР. Снижение уровня безопасности полетов в последнее время в основном связано с износом старой техники и объективными экономическими проблемами, не позволяющими обновлять и восстанавливать воздушный флот.

<sup>6</sup> О создании Экономического союза см. подробнее: **МЖМП**. – 1994. – № 2. – С. 124.

<sup>7</sup> До распада Союза ССР гражданская авиация обладала достаточно высокой степенью централизации управления и обеспечения. Однотипность эксплуатируемых странами СНГ воздушных судов, систем УВД и другого наземного оборудования, единые принципы организации воздушного движения и воздушных потоков позволяют и по истечении трех лет говорить о невозможности безболезненного обособления какого-либо государства от этой “единой системы”.

<sup>8</sup> Как отмечает В.Д. Бордунов, создание региональных объединений вызвано объективными причинами роста научно-технического прогресса. Их целями, как правило, являются обеспечение безопасности полетов, формирование общей финансовой политики в условиях удорожания техники и защита национальных интересов их участников в конкурентной борьбе на мировых рынках (см. **Бордунов В.Д.** Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. – М., 1989. – С. 134–136).

<sup>9</sup> Такие организации, как Латиноамериканская комиссия гражданской авиации, Европейская конференция гражданской авиации, Европейские сов-

местные авиационные власти и некоторые другие, решают в основном технические проблемы безопасности полетов, осуществления перевозок, вырабатывают общие региональные технические стандарты (на основе стандартов ИКАО), содействуют развитию национальной авиации их участников, не имея при этом каких-либо особых, надгосударственных полномочий (см. подробнее: **Бордюнов В.Д.** Указ. соч. — С. 138–147). Исходя из особенностей Содружества, новая организация могла бы выполнять более “серьезные” функции в этой области, но на основе адекватной правовой базы.

<sup>10</sup> В соответствии с Соглашением МЭК является постоянно действующим органом Экономического союза, который осуществляет контрольные и распорядительные функции в пределах полномочий, добровольно делегированных ему участниками. МЭК принимает три вида решений: распорядительного характера по вопросам, добровольно переданным ему государствами; обязательного характера, исполнение которых должно подтверждаться дополнительными решениями правительств государств-участников; рекомендательного характера.

<sup>11</sup> Как отмечает Е.А. Шibaева, международные организации в настоящее время подошли к такому рубежу, когда требуется качественно новый уровень их развития, выраженный в наделении их элементами наднациональности (**Шibaева Е.А.** К вопросу о наднациональности межправительственных организаций универсального характера//МЖМП. — 1992. — № 4. — С. 81–93).

Наднациональность организации заключается в добровольном делегировании ей ее участниками части своих суверенных прав. Степень делегирования и составляет, по мнению Е.А. Шibaевой, сущность института наднациональности. Характерной чертой наднациональности является возможность организации принимать решения обязательного характера по всем (а не только внутриорганизационным) вопросам, входящим в ее компетенцию, действующие на территории государства-члена без трансформации. Как видно, качество наднациональности распространяется как на стадию формирования воли организации, так и на стадию ее осуществления. Наднациональные полномочия организации в данном случае имеют приоритетный характер по отношению к соответствующей компетенции ее члена. Ответ на вопрос о правомерности наднациональности с точки зрения международного права должен быть положительным, поскольку отказ государств от части суверенных функций в пользу организации является свободным и добровольным и ставит всех участников такого объединения в равноправное положение. Организация в таком случае действует в интересах всех ее участников, а не отдельного государства или группы государств.

Однако в настоящее время наднациональные организации в мире немногочисленны. Этот процесс только начинает разворачиваться и активизируется в основном пока на региональном уровне. Одним из наиболее авторитетных объединений такого рода является Европейский союз. См. подробнее: **Костенко М.Л., Лавренова Н.В.** Договорная компетенция ЕЭС//СЖМП. — 1991. — № 3–4. — С. 44–60.

<sup>12</sup> Не исключено, что идея придания Совету наднационального характера не получит должной поддержки со стороны некоторых стран СНГ. Боязнь утраты части суверенных прав вынудит эти государства если не отказаться от сотрудничества в рамках Совета (пока это маловероятно), то наверняка настаивать на придании Совету характера “классической” региональной организации, основывающей свою деятельность на принципе “координации”. В этом случае, как представляется, могут не только пострадать интересы этих государств, но и будет нанесен определенный ущерб всему авиационному сотрудничеству в рамках СНГ.

<sup>13</sup> Бордунов В.Д. Указ. соч. — С. 37, 144–147.

<sup>14</sup> См. подробнее: **Международное право**/Под ред. Г.И. Тункина. — М., 1994. — С. 177–179.

<sup>15</sup> Как отмечает В.Д. Бордунов, в большинстве региональных организаций решения носят рекомендательный характер (Бордунов В.Д. Указ. соч. — С. 147–150). Даже в рамках Европейского союза в функции совместных авиационных властей (Joint aviation authorities — структура, в которой помимо членов ЕС состоят еще 11 европейских государств) входят разработка и имплементация совместных стандартов, процедур и требований (т.е. непрямого действия) по широкому кругу вопросов, касающихся деятельности авиации. Обязательные решения в рамках этих организаций принимаются в основном по внутриорганизационным и финансовым вопросам.

Однако наделение именно Совета правом принимать обязательные решения по широкому кругу вопросов облегчило бы преодоление кризиса авиационной системы и способствовало бы скорейшему становлению национальной авиации стран СНГ.

<sup>16</sup> Имеется в виду, что Совет должен гармонично вписываться в систему институтов СНГ. Как межгосударственный орган отраслевого характера Совет должен быть подотчетен решениям Совета глав государств и глав правительств и основывать свою деятельность на Уставе СНГ и других базовых документах Содружества.

<sup>17</sup> См., например, **Международное право**. — С. 184.

<sup>18</sup> Там же. — С. 217–219.

<sup>19</sup> В этой связи необходимо отметить также, что Совет в лице МАК осуществляет сертификацию воздушных судов государств, не входящих в СНГ, но осуществляющих полеты в его пределах. В такой ситуации вопрос об ответственности пока также остается открытым, поскольку в случае происшествия с сертифицированным таким образом воздушным судном на территории какой-либо из стран Содружества неизбежно возникает проблема с определением виновного и размерами ответственности.

<sup>20</sup> См., например, Бордунов В.Д. Указ. соч. — С. 52–56; **Курс международного права** (в семи томах). — Т. 6. — М., 1992. — С. 113–117.