

ЗАБОРОНЕНІ ЗОНИ ПОЛЬОТІВ І БЕЗПОЛЬОТНІ ЗОНИ: ІСТОРІЯ ТА СУЧАСНІСТЬ

FORBIDDEN AREAS AND FLIGHTLESS ZONES: HISTORY AND PRESENT

Григоров О.М., д. ю. н., доцент,
професор кафедри міжнародного права

*Навчально-науковий інститут міжнародних відносин
Київського національного університету імені Тараса Шевченка*

Стаття присвячена аналізу теоретичних і практичних аспектів обмеження використання цивільною авіацією суверенного повітряного простору в різні періоди розвитку міжнародних повітряних перевезень. Починаючи з прийняття Паризької конвенції 1919 р. про повітряну навігацію, яка кодифікувала принцип повного і виняткового суверенітету держави над повітряним простором, розташованим над її територією, формувалися правові умови встановлення обмежень для використання суверенного повітряного простору цивільною авіацією, дослідження яких і є предметом цієї статті. Всебічно аналізуються положення Чиказької конвенції 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію, які регламентують встановлення в суверенному повітряному просторі зон, заборонених для польотів цивільних повітряних суден, з урахуванням загальних питань безпеки, включаючи забезпечення інтересів держав у сфері оборони. Проведено також правовий аналіз сучасних, базових для забезпечення функціонування цивільної авіації, рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) стосовно безпеки польотів цивільних повітряних суден над зонами військових конфліктів. Особливу увагу приділено визначенню значення санкційних резолюцій РБ ООН щодо встановлення безпольотних зон у суверенному повітряному просторі таких держав, як Кувейт та Лівія. Автор аналізує особливості застосування РБ ООН режиму «закритого неба» під час збройного конфлікту на території колишньої Югославії. Розглядається також законодавча практика України щодо встановлення зон, заборонених для польотів. За результатами дослідження автор робить висновок про нові тенденції в трактуванні концепції повного і виняткового суверенітету держави над повітряним простором, розташованим над її територією, та про необхідність розмежування правового режиму «зон, заборонених для польотів», «безпольотних зон», «закритого неба».

Ключові слова: суверенний повітряний простір, заборонені для польотів зони, безпольотні зони, РБ ООН, ІКАО, ІАТА, принцип повного і виняткового суверенітету.

This article analyzes the theoretical and practical aspects of limiting the use of sovereign airspace by civil aviation in different periods of development of international air transportation. Since the adoption of the Paris Convention of 1919 on Air Navigation, which codified principle of complete and exclusive sovereignty of the state over the airspace above its territory, formed the legal conditions for limitations in the airspace sovereignty of states by civil aviation, that research is the subject of this article. The comprehensively analyze was made due to the provisions of the 1944 Chicago Convention on International Civil Aviation, which regulate the establishment of zones in sovereign airspace prohibited for the operation of civil aircraft, taking into account general security issues, including e the interests of states in the field of defense. The legal analysis of modern, basic for ensuring the functioning of civil aviation, recommendations of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Air Transport Association (IATA) on the safety of civil aircraft over military conflict zones was also conducted. Special attention is paid to determining the significance of UN Security Council sanctions on the establishment of no-fly zones in the sovereign airspace of states such as Kuwait and Libya. The author analyzes the peculiarities of the application of the UN Security Council regime of «closed skies» during the armed conflict in the Yugoslavia. The author also considers the legislative practice of Ukraine on the establishment of no-fly zones. Based on the results of the study, the author concludes on current trends in the interpretation of the concept of complete and exclusive sovereignty of the state over the airspace above its territory, and the need to delimit the legal regime of «prohibited airspace», «no-fly zones», «closed skies».

Key words: airspace sovereignty, prohibited airspace, no-fly zones, UN Security Council, ICAO, IATA, principle of complete and exclusive sovereignty.

Першим міжнародно-правовим документом, який визначав правовий статус та режим використання суверенного повітряного простору, була Паризька конвенція 1919 р. про повітряну навігацію. Спільна позиція держав-учасниць цієї міжнародної угоди зафіксована в ст. 1, яка кодифікувала принцип державного суверенітету. Водночас положення Паризької конвенції визначали право кожної держави-учасниці на часткове або повне закриття свого повітряного простору як для національних, так і для іноземних повітряних суден. Пункт «b» ст. 34 проголошував, що кожна договірною держава залишає за собою право у мирний час обмежити або заборонити польоти над своєю територією. Таке рішення мало бути оприлюднено і повідомлено усім договірним державам міжнародною комісією повітряного руху, яка утворювалася згідно з ст. 3 Паризької конвенції. Така заборона на польоти мала діяти без дискримінації відносно усіх повітряних суден [1]. Слід зауважити, що у початковій редакції ця стаття містила положення, які припускали винятки для національних повітряних суден. Тобто, у разі заборони польотів національні повітряні судна держави, яка прийняла такі обмеження, на підставі попередніх публічних дозволів отримували право здійснювати польоти у заборонених зонах винятково у суспільних інтересах. У подальшому цей відверто дискримінаційний підхід було вилучено

з нової редакції Паризької конвенції додатковим Протоколом до конвенції від 15.06.1929 р.

Порядок дотримання заборонених зон польотів додатково був урегульований Додатком D до Паризької конвенції. Пп. 18–19 Додатка передбачали систему спеціальних сигналів у денний та нічний час, які означали 1) що судно знаходиться поблизу забороненої зони, 2) вимогу змінити маршрут польоту. У разі входження повітряного судна у таку зону обумовлювалися додаткові сигнали, які означали вимогу негайно залишити заборонену зону і у найкоротший час здійснити посадку на найближчому аеродромі [1].

Вищезазначені правові формулювання стосовно порядку впровадження та дії заборонених для польотів зон у суверенному повітряному просторі знайшли відображення у Чиказькій конвенції 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію. Так, вирішальне значення для визначення сучасного режиму використання суверенного повітряного простору мають положення ст. 9 «Заборонені зони», які закріплюють право держав-учасниць конвенції з міркувань військової чи громадської безпеки заборонити або обмежити польоти національних та іноземних повітряних суден: а) над забороненими зонами, б) над усією територією держави або якоюсь її частиною, а також вимагати у разі недотримання такої заборони від кожного повітряного судна, яке входить до забороненої зони, здій-

снити посадку у найближчому аеропорту на території цієї держави. Інформація про впровадження заборонених зон та їх місцезнаходження повідомляється усім державам-учасницям Чиказької конвенції та Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО [2].

Згідно з положеннями Чиказької конвенції, зокрема ст. 9) правові вимоги щодо порядку встановлення заборонених зон в суверенному повітряному просторі визначаються чинним законодавством держав-учасниць конвенції. Наприклад, ст. 30 Повітряного Кодексу України (ПКУ) відносить питання заборони або обмеження використання повітряного простору України до компетенції уповноважених державних органів [3]. Згідно з пп. 29–36 Положення про використання повітряного простору України, заборона на використання повітряного простору України встановлюється на постійній основі: 1) над атомними станціями, гідроелектростанціями, греблями, важливими державними об'єктами, природними заповідниками. А також над об'єктами підвищеної екологічної небезпеки; 2) у разі виникнення загрози небезпеки суверенітету можлива заборона на нерегулярні польоти між пунктами відправлення на території України та пунктами прибуття, розташованими на території держави-агресора. У свою чергу обмеження щодо використання повітряного простору України на постійній або тимчасовій основі встановлюються у разі 1) перехоплення повітряного судна-правопорушника або нерозпізаного об'єкту, 2) виконання авіаційних робіт з пошуку, рятування та посадки космічних об'єктів; 3) забезпечення польотів спецрейсів (рейси літера «А»); 4) польотів безпілотних повітряних суден; 5) навчань, ракетних стрільб, тощо; 6) над районами проведення масових заходів державного рівня. Додатково, згідно п. 36 Положення, в заборонених зонах або зонах обмеження польотів не забороняється: а) діяльність, що здійснюється установами та організаціями, в інтересах яких встановлено заборону, б) діяльність, передбачена пп. 1–5 частини 2 ст. 24 ПКУ, пов'язана з 1) захистом територіальної цілісності України, 2) запобіганням терористичних актів у повітряному просторі України, 3) усіма видами рятувальних робіт та надання допомоги у разі виникнення надзвичайної ситуації, 4) запобіганням та припиненням порушення правил використання повітряного простору України [4].

Керуючись саме цими положеннями законодавства України, прес служба ДП «Украерорух» 24.02.2022 р. заявила про закриття повітряного простору для цивільних користувачів [5]. Однак, на жаль, слід констатувати відсутність єдиного підходу до трактування міжнародно-правових зобов'язань України, положень ПКУ та інших правових актів нашої держави щодо заборони використання суверенного повітряного простору України цивільною авіацією, про що, на нашу думку, свідчить заява Міністерства інфраструктури від 13.02.2022 р. про те, що вищезазначене повідомлення про закриття повітряного простору України не відповідає дійсності і за результатами наради з представниками керівництва Офісу Президента України, Державної авіаційної служби, ДП «Украерорух», ДП МА Бориспіль та українських авіакомпаній напрацьовано рішення для запобігання подальшому загостренню ситуації [6].

До речі, аналогічну правову схему запровадження заборонених зон у повітряному просторі Республіки Білорусь передбачає ст. 14 Повітряного кодексу Республіки Білорусь. Згідно з п.2 глави 1 Правил використання повітряного простору Республіки Білорусь, заборонена зона – це повітряний простір встановлених розмірів, у межах якого використання повітряного транспорту без спеціального дозволу заборонено. Заборонені зони у повітряному просторі Республіки Білорусь встановлюються органами Загальної системи організації повітряного руху Республіки Білорусь. Використання повітряного простору

у межах заборонених зон дозволяється у виняткових випадках. П. 11 Правил допускає таке використання у разі а) відбиття повітряного нападу або збройного вторгнення на територію Республіки Білорусь, а також запобігання або припинення порушень державного кордону, б) надання допомоги в надзвичайних ситуаціях природного чи техногенного характеру, тощо, в) попередження чи припинення порушень порядку використання повітряного простору Республіки Білорусь. Як виняток, згідно з п. 95 Правил, допускаються польоти у відповідності з міжнародними договорами Республіки Білорусь, які передбачають використання повітряного простору в заборонених зонах [7].

Згадувані вище положення Чиказької конвенції 1944 р. стосовно заборонених для польотів зон отримали нове трактування у зв'язку з активізацією військової діяльності, яка може загрожувати безпеці цивільної авіації. З цього приводу ІКАО розробила спеціальне Керівництво щодо засобів безпеки, вживаних у зв'язку з військовою діяльністю, яка є потенційно небезпечною для здійснення польотів цивільних повітряних суден (далі – Керівництво). Згідно з Керівництвом такими видами діяльності є: а) учбові стрільби або випробування будь-якого виду зброї класу «повітря-повітря», «повітря-земля», «земля-повітря» або «земля-земля», здійснювані у даному районі, або здійснювані таким чином, що це може зачіпати цивільний повітряний рух; б) деякі дії військових повітряних суден, наприклад, повітряні паради, тренувальні польоти та навмисне скидання предметів чи десантників; с) запуск та повернення космічних кораблів; d) операції в конфліктних районах або в районах потенційних військових дій, якщо вони являють собою потенційну небезпеку для цивільного повітряного руху [8].

Важливого значення у цьому документі надається координації дій між цивільними та військовими органами забезпечення повітряного руху (ЗІПР). Одним із перших кроків такої координації має бути узгодження: а) вибору місця (місць) або району (районів), часу та тривалості діяльності з метою уникнення закриття чи зміни встановлених маршрутів ЗІПР, блокування найбільш економічних ешелонів польоту або затримок регулярних польотів повітряних суден, окрім випадків, коли немає іншого вибору; б) мінімально можливих розмірів ділянки повітряного простору, виділеного для здійснення такої діяльності з урахуванням її мети; с) будь-яких спеціальних заходів безпеки, яких мають вживати орган(и), які здійснюють зазначену діяльність, зацікавлений(ні) орган(и) ЗІПР або цивільні повітряні судна, які здійснюють польоти поблизу такого району; d) координацію, необхідну між повноважним органом ОПР та військовою організацією або її підрозділом(ами) під час здійснення зазначеної діяльності; e) засоби та методи забезпечення обміну інформацією стосовно початку та закінчення зазначеної діяльності, за необхідності обміну інформацією стосовно розпізнавальних знаків цивільних повітряних суден, координації задля вживання спеціальних заходів безпеки, втому числі координації дій служби аварійного сповіщення та пошуково-рятувальних служб, координації у тому випадку, коли аварійна ситуація з цивільними повітряними суднами або інші непередбачувані обставини вимагають повного або часткового припинення зазначеної діяльності [8].

Не менш важливими є завчасні повідомлення, які, згідно з положеннями глави 5 Додатка 15 до Чиказької конвенції складаються та випускаються у вигляді NOTAM (англ. Notice to Airmen) і передаються в рамках регламентування та контролю аеронавігаційної інформації (AIRAS). Згідно п. 4.5 Керівництва NOTAM розсилається (по класу I чи II) відповідним органам міжнародних NOTAM (NOF) держав-учасниць конвенції. Зразки таких повідомлень містяться у Додатку В до Керівництва.

Слід відмітити також особливі заходи, передбачені Керівництвом на випадок збройного конфлікту або мож-

ливості його виникнення. Згідно з п. 10.3 Керівництва, держава, відповідальна за ОНР у даному районі повинна а) визначити географічний район конфлікту, б) оцінити небезпеку як потенційну небезпеку для суден цивільної авіації, в) визначити, чи варто уникати польотів в районах конфлікту (або через них), або чи польоти можуть продовжуватися з дотриманням певних умов. Далі, згідно з порядком, передбаченим у Керівництві, слід видати міжнародне повідомлення NOTAM з обов'язковим визначенням термінів дії обмеження. Копія такого повідомлення відсилається у відповідне регіональне бюро ІКАО. Згідно пп. 10.6, 10.7 Керівництва рівень безпеки у районі військових конфліктів визначається відповідальною державою. Передбачається, що у разі, коли польоти через район конфлікту дозволені, слід приділяти увагу спеціальним заходам безпеки, а саме: 1) порядку розпізнавання цивільних повітряних суден, 2) передачі попереджень та навігаційних рекомендацій, 3) справності на належній роботі бортового обладнання, тощо [8].

Наступним важливим документом ІКАО, присвяченим питанням безпеки польотів цивільних повітряних суден над зонами конфліктів є Керівництво з оцінки факторів ризику для польотів цивільних повітряних суден над зонами конфліктів або поблизу них [9]. Керівництво визначає основні моделі дій усіх зацікавлених осіб (включно з ІКАО, регіональними органами цивільної авіації, державами, експлуатантами повітряних суден, постачальниками аеронавігаційної інформації) з оцінки факторів ризику для польотів цивільних повітряних суден над зонами конфліктів. До речі, Додаток D до Керівництва містить не лише типові схеми поширення інформації між усіма зацікавленими сторонами, але й проект добровільної угоди на обмін інформацією про загрози для цивільної авіації. Вельми показовим є включений у текст Керівництва регламент рекомендацій із безпеки польотів, розроблений Нідерландським управлінням із безпеки польотів в рамках розслідування інциденту з МН-17. Ці рекомендації передбачають:

Для ІКАО:

- включити до Стандартів положення про те, щоб держава, на території яких відбуваються збройні конфлікти, на ранній стадії публікували відповідну інформацію з максимальною конкретизацією характеру і масштабу загроз, викликаних цим конфліктом, а також інформацію про його наслідки для цивільної авіації. Розробити чіткі визначення відповідних термінів, таких як зона конфлікту і збройний конфлікт.

- оновити Стандарти і Рекомендовану практику, що стосуються наслідків збройних конфліктів для цивільної авіації, і максимально можливою мірою надати відповідній рекомендованій практиці статус Стандартів з тим, щоб держави мали можливість вживати абсолютно чітких заходів, якщо безпека польотів цивільних повітряних суден може виявитися під сумнівом.

- змінити відповідні Стандарти таким чином, щоб оцінки факторів ризику також охоплювали б загрози для цивільних повітряних суден, що виконують польоти в повітряному просторі на крейсерських ешелонах, особливо при польоті над зонами конфліктів. Відповідно до пропозицій, підготовлених Робочою групою ІКАО з питань загроз і ризиків, в ці оцінки ризику необхідно включити чинники, що підвищують рівень ризику, і невизначені фактори.

Для ІКАО та IATA:

- настійно рекомендувати державам і експлуатантам, які мають відповідну інформацію про наявність загроз в межах будь-якого іноземного повітряного простору, своєчасно повідомляти її іншим сторонам, зацікавленим в ній з точки зору безпеки польотів повітряних суден. Забезпечити, щоб відповідні пункти в Додатках ІКАО, пов'язаних з даною проблемою, були розгорнуті і стали більш жорсткими.

- крім уже вжитих заходів, таких як веб-сайт (сховище даних ІКАО про зони конфліктів) з повідомленнями про зони конфліктів, необхідно ініціювати створення платформи для обміну досвідом і кращими практиками, пов'язаними з оцінкою ризиків при польотах над зонами конфліктів.

Для держав (держав експлуатанта):

- забезпечити включення в національні нормативні положення вимоги, що передбачає проведення експлуатантами оцінки факторів ризику, пов'язаних з прольотом над зонами конфліктів. Відповідно до пропозицій, підготовлених Робочою групою ІКАО з питань загроз і ризиків, в ці оцінки ризику необхідно включити чинники, що підвищують рівень ризику, і невизначені фактори [9, с. viii-ix].

Досить неоднозначним, на нашу думку, є практичне застосування веб-сховища інформації ІКАО про зони конфліктів (CZIR), функціонування якого викликало негативну реакцію 17 держав-членів організації. Більш практичною є пропозиція, підготована США, яка передбачає (згідно з правилом 17а розділу III документа 7559/10 «Правил процедури Ради») формування технічного комітету Ради з кібербезпеки та відмовостійкості.

Таким чином, здійснюючи свій суверенітет, кожна держава має право дозволяти або забороняти польоти на її території, а також контролювати всі переміщення на цій території. В історичному контексті приклад договірної міжнародно-правової обмеження суверенітету держави над її повітряним простором знаходимо у положеннях Версальського мирного договору 1919 р. На цей безперечний факт звертає увагу В. Е. Грабарь, зазначаючи, що ст. 313–314 Договору встановлюють для держав-переможниць повну свободу польотів для їх приватних повітряних суден над територією і територіальними водами Німеччини включно з правом транзитного польоту через її повітряний простір. Такі «привілеї» проіснували до другої половини 20-х років [10, с. 54]. Однією із сучасних міжнародно-правових моделей обмеження суверенітету держави над її повітряним простором є, зокрема, застосування режиму «безпольотних зон», введення якого РБ ООН у сучасних умовах, як підкреслює В. С. Волостних, є вагомим інструментом забезпечення миру та міжнародної безпеки. При цьому наявність загрози та ступінь небезпеки визначається винятково РБ ООН [11, с. 108].

Першим кроком на шляху практичного формування міжнародно-правової моделі обмеження прав держав у суверенному повітряному просторі стала, на наш погляд, Резолюція 670(1990) від 25.09.1990 р., прийнята РБ ООН у відповідь на агресію Ірану проти Кувейту. Зокрема, пп. 2–7 Резолюції визначали, що 1) усі держави, незалежно від будь-яких прав та зобов'язань, накладених в силу міжнародної угоди (включно з Чиказькою конвенцією 1944 р. – прим. О. Г.), не дозволяють жодному повітряному судну, незалежно від його реєстрації, злітати з її території, якщо це повітряне судно буде перевозити будь-які вантажі (за винятком гуманітарних вантажів, визначених Комітетом РБ ООН) в Ірак або Кувейт, 2) держави не дозволяють жодному повітряному судну, пункт призначення якого знаходиться в Іраку або Кувейті, незалежно від його реєстрації, пролітати над їх територією (за винятком обов'язкової посадки для перевірки вантажу або ж якщо цей політ схвалено Комітетом РБ ООН) [12].

У подальшому практика встановлення режиму закритого неба (Non-Fly Zone) була продовжена. Так, 14.09.1992 р. під час війни на території колишньої Югославії Рада Безпеки ООН (РБ ООН) ухвалила Резолюцію № 781, якою ввела заборону на польоти воєнного характеру на території Боснії та Герцеговини, за винятком польотів Сил ООН з охорони та інших польотів, спрямованих на підтримку операцій ООН, в тому числі з надання гуманітарної допомоги [13]. НАТО відстежувала дотримання режиму «закритого неба» в рамках операції «Скай монітор», але не вживала заходів

проти порушників, хоча було нараховано понад 500 несанкціонованих польотів [14, с. 19–20].

У відповідь на ці порушення 31.03.1993 р. РБ ООН ухвалила Резолюцію № 816, відповідно до якої у квітні 1993 р., завершивши операцію «Скай монітор», НАТО розпочала операцію «Денай флайт». У ході останньої відбувалось забезпечення безпосередньої авіаційної підтримки військ ООН в Боснії і Герцеговині та завдання повітряних ударів по цілях у Боснії і Герцеговині [14, с. 20].

На початку громадянської війни у Лівії Рада Безпеки ООН ухвалила Резолюцію № 1973 від 19.03.2011 р., якою санкціоновані будь-які дії щодо захисту мирних жителів і населених ними територій, за винятком введення окупаційних військ, і встановлена заборона на всі польоти в повітряному просторі Лівії. Заборона не поширювалась на польоти в гуманітарних цілях, такі як доставка або сприяння доставці допомоги, в тому числі медикаментів, продовольства, гуманітарного персоналу і пов'язаної з ними допомоги, або евакуація іноземних громадян з Лівії, а також інші польоти в цілях захисту цивільного населення. Резолюція діяла до 27.10.2011 р., коли було ухвалено Резолюцію № 2016, яка скасувала режим «безпільотної зони».

Отже, нині принцип повного і виняткового суверенітету, який уперше був закріплений Паризькою конвенцією 1919 р. і у подальшому кодифікований у Чиказькій конвенції 1944 р., є загально визнаним і базовим щодо визначення режиму використання цивільною авіацією суверенного повітряного простору. Водночас все частіше в міжнародно-правовій практиці обмеження використання суверенного повітряного простору шляхом введення державами зон (постійних або тимчасових), заборонених для польотів повітряних суден, – попри збалансованість положень, насамперед, ст. 9 Чиказької конвенції – суттєво впливає на безпеку польотів цивільної авіації.

У цьому відношенні вельми збалансованою, на нашу думку, є позиція фахівців у галузі повітряного права у зв'язку з деякими висновками, зробленими у 2015 р. Нідерландською радою з безпеки стосовно недостатньої активності ІКАО у справі МН-17. Зокрема, стверджується, що польоти іноземних цивільних повітряних суден здійс-

нюються у повітряному просторі держави, яка має над ним абсолютний суверенітет. Саме цей факт визначає рекомендаційний характер більшості документів ІКАО стосовно обмеження чи заборони перельоту іноземного цивільного повітряного судна через суверенний повітряний простір держави. Відповідальність держави, на території якої має місце збройний конфлікт, за безпеку польотів іноземних цивільних повітряних суден над зоною такого конфлікту залежить від ступеню імплементації рекомендацій ІКАО у національне законодавство держави, а також від точності їх виконання [15, с. 9].

Безумовно, сучасною новацією, яка у цій сфері міжнародно-правового регулювання отримала неодноразове застосування в діяльності ООН, стала практика введення РБ ООН, насамперед, «безпільотних зон», яка фактично частково обмежує повний і винятковий суверенітет держави над повітряним простором, що знаходиться над її територією. Таким чином, деякою мірою своє практичне втілення знаходить концепція відомого дослідника міжнародного повітряного права І. С. Перетерського, який ще в 20-і роки минулого століття стверджував, що попри те, що, починаючи з Паризької конвенції 1919 р., суверенітет держави є юридичною підставою для усіх заходів, які вживаються державами стосовно повітряного руху в її суверенному повітряному просторі, загальної концепції суверенітету держави над повітряним простором не вироблено, і існує, щонайменше, два підходи: теорія необмеженого суверенітету і теорія обмеженого суверенітету [16, с. 17–18].

Підсумовуючи, можна зробити висновок, що, на превеликий жаль, зростання кількості військових конфліктів, включаючи трагічні події в Україні, потребує розробки нових сучасних підходів до вирішення теоретичних і практичних питань режиму заборонених для польотів зон, а також безпільотних зон в суверенному повітряному просторі як на міжнародному, так і на державному рівнях. Питання міжнародно-правового режиму «закритого неба» слід, на думку автора, розглядати в рамках права міжнародної безпеки, оскільки це обмеження суверенітету держави над повітряним простором, що розташований над її територією, регламентує використання суверенного повітряного простору військовою авіацією.

ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенция о регулировании воздушных передвижений, подписанная в Париже 13 октября 1919 года. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901976800>
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038
3. Повітряний кодекс України № 3393-VI від 19.05.2011 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст. 536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
4. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України. Постанова КМУ № 954 від 06.12.2017. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-п>
5. Повітряний простір України закрито. 24.02.2022 *Украероух*. URL: https://jurliga.ligazakon.net/news/209650_povtryaniy-prostr-ukrani-zakrito-ukraeroukh
6. Небо відкрите: влада заперечує закриття повітряного простору. 13.03.2022. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/nebo-vidkrite-vlada-zaperechuye-zakrittya-povitryanogo-prostoru-ukrajini-novini-ukrajina-11702560.html>
7. Правила использования воздушного пространства Республики Беларусь. URL: <http://ais.mil.by/normativ/doc/1471.pdf>
8. Руководство по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов. ICAO Doc 9554-AN/932. URL: http://dspk.cs.gkovd.ru/library/data/9554_cons_ru_1.pdf
9. Руководство по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи их. Doc 10084. ICAO. URL: <https://elibrary.icao.int/reader/229760/&returnUrl%3DaHR0cHM6Ly9lbGlicmFyeS5pY2FmLmludC9leHBsb3JlO3NlYXJjaFRleHQ9RG9jJTlwMTAwODQ7bWFpbjNlYXJjaD0xO3R0ZW11TmFtZT1CbHVlLVRoZW11?productType=eBook>
10. Грабарь В. Э. История воздушного права. *Вопросы воздушного права*: сборник трудов секции воздушного права Союза АВИАХИМ СССР и АВИАХИМ РСФСР. 1927. Вып. 1. С. 39–56.
11. Волостных В. С. Правовое положение мер ограничения полетов в воздушном пространстве государства, принимаемых в связи с военной деятельностью. С. 107–112. URL: <https://library.bntu.by/sites/default/files/novye-postupleniya/perspektivy-razvitiya-transportnogo-kompleksa.pdf>
12. Резолюция СБ ООН 670(1990). 25.09.1990. URL: [http://undoc5.org/ru/Res/670\(1990\)](http://undoc5.org/ru/Res/670(1990))
13. United Nations Security Council Resolution 781, on the situation in Bosnia and Herzegovina. *United Nations Security Council*. 1992. S/RES/781. 2 p.
14. Beale M. Bombs over Bosnia: The Role of Airpower in Bosnia-Herzegovina. Maxwell Air Force Base, Montgomery: Air University Press. 1997. 76 p.
15. Павлова Л. В. Роль ИКАО в обеспечении безопасности полетов гражданских воздушных судов в ситуации вооруженного конфликта на территории государства. *Журнал международного права и международных отношений*. 2016. № 3–4 (78–79). С. 3–9.
16. Перетерский И. С. Воздушное право. Изд. 2-е, исправленное и дополненное. *Вестник воздушного флота*. Москва, 1923. 143 с.