

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
Кафедра міжнародного права та порівняльного правознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри
_____ О.В. Стрельцова
« ____ » _____ 2021 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«МАГІСТР»
спеціальності 082 «Міжнародне право»

Тема: Питання юрисдикції щодо регулювання та контроль безпеки повітряного простору над кримом та чорним морем в умовах агресії рф проти України

Виконавець: Кота Яна Федорівна

Науковий керівник: к.ю.н., професор Короткий Тимур Робертович

Нормоконтролер: викладач

Київ, 2021

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ТА СТАТУСУ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ НАД КРИМОМ ТА ЧОРНИМ МОРЕМ.....	10
1.1 Доктринальний аналіз правого статусу та режиму повітряного простору України	10
1.2. Особливості режиму повітряного простору над тимчасово окупованими територіями України	16
1.3. Особливості правого режиму та статусу повітряного простору над Чорним морем в межах контролю України	21
РОЗДІЛ 2. МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ ТА ПРАКТИКА РЕГЛАМЕНТЦІЇ РЕЖИМУ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ НАД ОКУПОВАНИМИ ТЕРИТОРІЯМИ	26
2.1. Практика ІКАО щодо регулювання повітряного руху над окупованими територіями	26
2.2. Практика EUROCONTROL при забезпеченні авіаційної безпеки в період окупації.....	30
2.3. Прецеденти контролю авіаційної безпеки і регулювання повітряного простору в умовах агресії.....	36
РОЗДІЛ 3. МЕХАНІЗМИ ЗАХИСТУ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ УКРАЇНИ У СФЕРІ КОНТРОЛЮ ТА РЕГУЛЮВАННЯ ПОЛЬОТІВ У ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРИ НАД КРИМОМ ТА ЧОРНИМ МОРЕМ.....	50
3.1. Міжнародно-правові інструменти забезпечення контролю над повітряним простором тимчасово окупованих територій України	50
3.2. Відповідальність в рамках «подвійної» юрисдикції в управлінні повітряним простором над Кримом та Чорним морем	55
ВИСНОВКИ	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	76
ДОДАТКИ.....	87

ВСТУП

Актуальність обраної теми дослідження. Робота присвячена комплексному аналізу наявних норм щодо визначення юрисдикції над повітряним простором держав в умовах окупації. Створення норм права, які б змогли всебічно регламентувати дії держав та механізми притягнення до відповідальності є складною теоретичною та практичною проблемою. Крім того, відповідальною складовою є контроль безпеки повітряного руху над тимчасово окупованими територіями, адже безпека авіації – це найголовніша мета діяльності всіх міжнародних організацій, які є суб'єктами міжнародного повітряного права.

Натомість, дотримання безпеки авіації ускладнюється в умовах агресії між державами, адже це спонукає до ставлення інтересів однієї держави над інтересами іншої держави всупереч нормам міжнародного права. Зокрема, у роботі розглядається позиція суб'єктів міжнародного повітряного права в умовах агресії Російської Федерації проти України, питання юрисдикції щодо регулювання повітряного простору над тимчасово окупованими територіями Криму та Чорного моря, а також механізми захисту державних інтересів в умовах окупації.

Розгляд та запропоновані кроки України по темі можуть стати фундаментом на шляху до вирішення низки інших проблем виникаючих з визначення суб'єкта, який би мав регулювати та контролювати безпеку польотів в умовах агресії Російської Федерації проти України.

Незважаючи на вищезазначене, погляди щодо обраного питання різняться. Так, більшість фахівців впевненні, що питання юрисдикції не стоїть, адже воно регламентоване у міжнародних конвенціях та визнається міжнародними організаціями, інші ж, звинувачують такі організації в бездіяльності та неспроможності вирішити конфлікт, у якому питання визначення юрисдикції щодо повітряного простору, займає центральне місце. Саме тому, обрана тема є актуальною й для подальших наукових досліджень

у разі визнання питання щодо юрисдикції у повітряному просторі доцільним та проблемним.

Слід звернути увагу й на мізерну кількість досліджень правового характеру в обраній темі, це зумовлено перш за все маленькою кількістю фахівців повітряного права, а також недостатністю опрацювання загальних нормативно-правових актів, зокрема, через їх технічні спрямування. Ще однією з причин невеликої кількості досліджень, на мою думку, є певна однозначність питання, адже відповідно до вищезазначеного, більша кількість дослідників не ставить під питання вирішення юрисдикції щодо повітряного простору над тимчасово окупованими територіями України. Попри це, у світі існує безліч прецедентів з таким перебігом подій, де після окупації територій, контроль частково або повністю перейшов до інших держав, саме тому, я вважаю, що потрібно аналізувати питання регулювання повітряного руху над окупованими територіями для уникнення ймовірної втрати такого контролю.

Враховуючи вищенаведені аспекти, дослідженням питання регулювання повітряного простору в їх окремих частинах висвітлені у деяких працях вітчизняних та зарубіжних науковців. До зарубіжних вчених, які досліджували дане питання, праці та ідеї яких були використані при написанні даного дослідження, насамперед потрібно віднести таких: Morgan Hughes D., Dempsey P., Buergenthal T., Milde M, Goedhuis D, Erotokritou C. та інші.

Серед вітчизняних науковців варто назвати: Ісапаєва Г.Б., Балаховский Я.М., Бордунов В.Д., Гречуха В. Н., Грязнов В.С., Каспрук О.С., Колосов Ю.М. Котов А.И, Кульчицька К Малєва Ю.Н., Рижий В.І., Саркісова О.М., Стрельцова О.В., Тихонов В.М., Токарь А.Ф., Травніков, А. І. та інші. На жаль, кількість закордонних науковців значно відстає від вітчизняних, але відрізняється й суб'єктами досліджень.

Всі названі науковці досліджували питання повітряного простору у різних аспектах, зокрема в англійських статтях дослідники розглядають

зокрема діяльність міжнародних організацій, які регламентують регулювання повітряного руху та інші аспекти у повітряному просторі, місце та роль таких організацій, також досліджують аеронавігаційні проблеми, як наприклад Tomas Buergenthal. В свою чергу Chrystel Erotokritou дослідувала низку аспектів щодо суверенітету повітряного простору, його розвитку, та ключових конфліктів і війн, які вплинули на їх розвиток, у той час, вітчизняні дослідники акцентують свою увагу на питаннях режиму повітряного простору, правовому регулюванні виконання цивільних польотів, та основ міжнародно-європейських санкцій у зв'язку з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, як, наприклад Рижий В.І. Слід згадати й про окремі дослідження Балаховського Я.М. щодо вирішення спорів в міжнародному повітряному праві окремі дослідники, а також дослідження Колосова Ю.М. щодо відповідальності в повітряному праві. Окремим вектором дослідження вітчизняних науковців – є дослідження діяльності міжнародних організацій, так, наприклад Тихонов В.М. виділив у своїх працях окремі аспекти організацій у міжнародному повітряному праві.

Це свідчить про те, що закордоном питання юридичного регулювання повітряного простору є не таким необхідним, натомість аналізуючи прецеденти тимчасової окупації повітряного простору періодично стає причиною виникнення колізій у його регулюванні.

Саме тому, через невелику кількість досліджень з даного питання, варто здійснити комплексний аналіз окремих складових питань юрисдикція щодо повітряного простору над Кримом та Чорним морем, практики міжнародних організації та механізмів захисту держави, яка страждає від подібних конфліктів.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є комплексний аналіз наявних норм щодо визначення юрисдикції над повітряним простором держав в умовах окупації.

Поставлена мета зумовила необхідність вирішення наступних завдань:

- проаналізувати правовий статус та режим повітряного простору України;
- визначити особливості режиму повітряного простору над тимчасово окупованими територіями України;
- охарактеризувати особливості правового режиму та статусу повітряного простору над Кримом та Чорним морем в межах контролю України;
- проаналізувати практику ІКАО щодо регулювання повітряного руху над окупованими територіями;
- проаналізувати практику EUROCONTROL при забезпеченні авіаційної безпеки в період окупації;
- розглянути прецеденти контролю авіаційної безпеки і регулювання повітряного простору в умовах агресії в інших країнах, та визначити режим повітряного простору в таких країнах після окупації;
- комплексно дослідити міжнародно-правові інструменти забезпечення контролю над повітряним простором тимчасово окупованих територій України;
- визначити та розкрити відповідальність у рамках «подвійної» юрисдикції в управлінні повітряним простором над Кримом та Чорним морем.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникли та виникають у сфері регулювання повітряного простору держави в період окупації. Предметом дослідження виступають нормативно-правові акти та позиції держав, а також провідних міжнародних організацій в сфері регулювання та контролю безпеки повітряного простору над тимчасово окупованими територіями.

Методи дослідження. У даному дослідженні використовувалися як загальні, так і спеціальні методи. За допомогою порівняльно-правового методу було проведено доктринальний аналіз правового статусу та режиму (включно з їх особливостями) повітряного простору України, а також

окремих положень нормативно-правових актів, які регулюють повітряний рух у повітряному просторі держав; історично-правовий метод – використаний при дослідженні прецедентів окупацій повітряного простору, трансформації позицій держав протягом відстоювання своєї позиції, та наслідків, які з плином часу змінили юрисдикцію у повітряному просторі над окупованими територіями; формально-логічний метод надав можливість дослідити поняття правового режиму повітряного простору та його елементи, правовий статус повітряного простору в умовах окупації, а також здійснити обробку та аналіз емпіричного матеріалу.

Використання системно-структурного методу дозволило класифікувати нормативно-правові акти відповідно до сфери регулювання, а також класифікувати практику міжнародних організацій, завдяки яким було визначене місце норм ІКАО, їх правова природа та вплив на державні орієнтири в умовах тимчасової окупації повітряного простору.

Догматичний метод дозволив провести аналіз норм чинного законодавства України, чинних стандартів та практики міжнародних організацій, а також виявити в них певні проблеми та недосконалості, сформулювати пропозиції щодо їх вдосконалення, а метод моделювання дозволив сформулювати можливі варіанти розвитку та вирішення агресії РФ проти України у сфері регулювання повітряного простору.

Апробація результатів дослідження. Окремі наукові результати дослідження були апробовані та опубліковані у межах наступних науково-практичних конференцій, круглих столів та семінарів:

«Законодавче забезпечення регулювання повітряного простору України» (Міжнародна науково-практична конференція "Сучасні перспективи розвитку науки", 04-05.12.2021, м.Київ);

«Міжнародно-правове регулювання безпеки польотів у комерційній авіації» (14-й конкурс Стипендіальної програми «Завтра.UA» Фонд Віктора Пінчука, сезон 2019/20, м.Київ);

«Відповідальність в рамках «подвійної» юрисдикції в управлінні повітряним простором над Кримом та Чорним морем»

«Практика ІКАО щодо регулювання повітряного руху над окупованими територіями»

Структура роботи обумовлена її метою, завданнями та предметом дослідження. Дипломна робота складається із вступу, трьох розділів, якими охоплюються вісім підрозділів, висновків, списку використаних джерел (85 найменувань) та додатків (8 позицій). Загальний обсяг дипломної роботи – 91 сторінка, у тому числі список використаних джерел – 11 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ТА СТАТУСУ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ НАД КРИМОМ ТА ЧОРНИМ МОРЕМ

1.1. Доктринальний аналіз правого статусу та режиму повітряного простору України

Повітряний простір, з точки зору права, є територією з певним юридичним статусом. У доктрині права за правовим положенням розрізняють два види повітряного простору: простір, який входить до складу території держави, та міжнародний повітряний простір над відкритим морем і Антарктидою. Первинною нормою, яка визначає статус і режим повітряного простору – є свобода польотів.

Загальною основою правового статусу повітряного простору є свобода повітряного простору, а також низка інших свобод передбачених у статусі відкритого моря та над економічною зоною. Відповідно до цього, Україна має право здійснювати юрисдикцію щодо повітряних суден, забезпечувати безпеку польотів літальних апаратів, надавати допомогу у разі необхідності, здійснювати різноманітні наукові дослідження, а також застосовувати аеронавігаційні та радіотехнічні засоби для обслуговування польотів у своєму повітряному просторі. Щодо територій над Чорноморськими протоками, які входять до складу території України, доцільно зауважити про спеціальний режим, прописаний у низці договорів між причорноморськими країнами. У доктрині міжнародного повітряного права розглядають й конвенції, які регулюють режими самих проток, адже на думку Малєва Ю.Н режим проходу і прольоту по суті не відрізняється від звичайної свободи проходу і прольоту [1].

Розглядаючи тимчасову окупацію території України Російською Федерацією, доцільно стверджувати, що повітряний простір над територіями України – підпадає під юрисдикцію України, а це означає, що статус та

режим сухопутної території дублюється на статут та режим повітряного простору, відповідно до цієї тези, повітряний простір над Кримом, Чорним морем, Донецькою та Луганською областю – є тимчасово окупованим.

Вищезазначене припущення підтверджується міжнародними та внутрішньодержавними нормативно-правовими актами. Наприклад, відповідно до Поправки ICAO до Європейського аеронавігаційного плану EUR/NAT 96/38-ATS від 17.02.1997, міжнародний повітряний простір над відкритим морем (Чорним морем), затверджений, як регіон, у якому згідно з міжнародними угодами, які встановлюють кордони РПП між чорноморськими державами, включаючи Російську Федерацію, - відповідальність делеговано Україні.

Загальна площа повітряного простору, де відповідальність за обслуговування повітряного руху покладена на Україну, складає 776 266 км². Зазначений повітряний простір поділений на Київський район польотної інформації верхнього повітряного простору (Kyiv UIR) від 275 ешелону польоту та вище у повітряному просторі України та 5 районів польотної Звіт щодо виконання функцій нагляду за безпекою польотів у системі організації повітряного руху в Україні за 2016 рік 6 інформації (РПП): Київський (Kyiv FIR), Дніпропетровський (Dnipropetrovs'k FIR), Одеський (Odesa FIR), Львівський (L'viv FIR) та Сімферопольський (Simferopol' FIR), наразі обслуговування повітряного руху в межах якого покладено на Дніпропетровський та Одеський РПП. Загальна структура повітряного простору, який підпадає під нагляд з безпеки польотів, зазначений на рисунку: Рис. 3 Повітряний простір України [2].

Взагалі, існування такого роду домовленості свідчить про існування законних підстав взаємодії провайдерів аеронавігаційного обслуговування, а така тісна взаємодія між ними контролюється та вимагається міжнародним авіаційним співтовариством, тому що її наявність необхідна для забезпечення необхідного рівня безпеки повітряного руху. Поправки та письмові угоди існували з періоду до окупації, натомість після окупації територій України

Російською Федерацією, договори з державами Чорноморського регіону були оновлені за ініціативою України. Однією з таких угод є оновлені Письмові угоди (Letter of Agreement) щодо процедур координації між районними диспетчерськими центрами під час обслуговування повітряного руху, яка детальніше розглядається у наступних розділах [3].

Також, 15 квітня 2014 року Верховною Радою України було визначено статус автономної Республіки Крим та міста Севастополя як тимчасово окупованої, а 17 березня 2015 року Верховна Рада України визнала окремі райони, міста, селища і села Донецької та Луганської областей також тимчасово окупованою територією [4].

Щодо правового режиму, як зазначає Репецький В.М. «Над територією кожної держави режим повітряного простору та міжнародних польотів регулюється її національним законодавством та міжнародними договорами, які вона уклала з іншими державами на двосторонній та багатосторонній основі» [5].

Натомість у міжнародному праві відсутнє узагальнене єдине значення поняття «правовий режим повітряного простору», саме тому такий режим доцільно розглядати, як сукупність елементів, які розкривають його зміст. Відтак, складовими елементами режиму повітряного простору вважаються:

елементи, які закріплюють необхідний обсяг прав та обов'язків членів льотного екіпажу ПС,

елементи, які встановлюють відповідальність за шкоду нанесену у результаті виконання польоту або підготовки до нього, а також встановлюють порядок відшкодування такої шкоди;

елементи, які виокремлюють напрям виконання внутрішніх та міжнародних польотів.

Розглянувши зміст поняття режиму повітряного простору, доцільно перейти до питання режиму повітряного простору України у період до окупації, адже саме у цей період повітряний рух у повітряному просторі України повністю забезпечувався, контролювався та охоронявся Україною

відповідно до чинного національного та міжнародного законодавства. Таким чином, до 2014 року Україна самостійно вирішувала порядок допуску повітряних суден до повітряного простору України.

Відповідно до ст. 1 Повітряного кодексу України їй належить повний і винятковий суверенітет над повітряним простором України, а структура повітряного простору, порядок її формування та зміни, правила користування повітряним простором відносяться до компетенції держави.

На підставі ст. 9 Кодексу встановлюються повітряні коридори для перетинання державного кордону України, закриті зони, зони обмеження польотів та інші. Про всі обмеження з використання повітряного простору України всім заінтересованим особам повідомляють через канали систем аеронавігаційної інформації, що за законом доступна для всіх повітряних просторів України. На іноземні повітряні судна, їхні екіпажі та пасажирів, на майно, що ввезене в Україну або що вивозиться за межі її території, поширюється дія паспортних, митних, валютних, санітарних, карантинних та інших правил, установлених чинним законодавством України [6].

Станом на сьогодні, можна впевнено казати про те, що Україна частково втратила контроль над повітряним простором тимчасово окупованих територій, натомість механізм допуску повітряних суден у повітряний простір на тимчасово окупованих територій – контролюється так само, як і раніше.

Вищезазначена дозвільна система і являє собою основу правового режиму повітряного простору всіх держав, незалежно від чинників, які на це впливають. Доцільно також виділити підстави для виконання міжнародних польотів, згідно з Авіаційними правилами України («Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України») їх існує дві: спеціальний дозвіл держави та міжнародний договір.

Щодо міжнародного договору, за попередньою домовленістю двох або більше держав, можуть виконуватися міжнародні польоти, відповідно до них, країна, сторона договору може виконувати до іншої країни, яка також є

стороною договору – регулярні польоти, до яких відносять будь-яке повітряне сполучення, котре здійснюється спеціально визначеними державами авіапідприємствами за узгодженням між сторонами розкладом та лініями-маршрутами, що передбачені у відповідному міжнародному договорі [7].

Щодо нерегулярних польотів, вони здійснюються поза розкладом у вигляді чартерних рейсів, натомість також потребують отримання дозволу країни до якої буде здійснюватися рейс, а також дозволів інших країн за маршрутом польоту, задля безперешкодного та законного перебування у повітряному просторі такої країни. Вищезазначене міститься у статті 5 Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію, згідно з якою, цивільні судна держав-учасниць мають право здійснювати польоти на територію іншої держави-учасниці або безпересадочні польоти через її територію і без обов'язкової попередньої згоди. Конвенція для держав надає спеціальний дозвіл на свободу польотів через їхню територію повітряних суден для інших держав-учасниць [8].

Розглядаючи польоти у повітряному просторі іншої держави, доцільно зазначити, що відповідно до норм міжнародного права у світі діють так звані свободи повітряного простору (мал.1), які також знайшли місце в Чиказькій конвенції 1944 року.

В рамках Конвенції, було створено багатосторонню Угоду про транзит міжнародними повітряними лініями (IASTA) цікавим фактом є те, що Російська Федерація не приєдналась до цієї угоди, а надала перевагу заключення двосторонніх договорів щодо повітряних ліній. Такий договір був заключений і з Україною, до моменту розірвання дипломатичних та інших відносин між державами, так наприклад у п.1 ст. 3 Договору йдеться про те, що договірні сторони повинні здійснювати проліт без посадки, або здійснювати посадку у зазначених пунктах (зазначаються у додатках до угоди), таким чином країни наділили одна одну 1,2,3,4,5 та 7 свободами

повітряного простору. Відповідно цей факт може використатись в одному з запропонованих шляхів вирішення проблеми у наступних розділах [9].

Аналізуючи ситуацію, на міжнародній арені, окуповані території використовуються державою-агресором, а це є порушенням встановленого Україною режиму, який підтверджується внутрішньодержавними актами: Закон України « Закон про забезпечення державного суверенітету України над тимчасово окупованими територіями в Донецькій та Луганській областях», Закон України від 15 квітня 2014 року № 1207-VII «Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України» та інші [10].

Україна може регулювати повітряний рух над тимчасово окупованими територіями відповідно міжнародних договорів, внутрішньодержавних нормативно-правових актів та завдяки членству у міжнародних організаціях, які регламентують всю діяльність у повітряному просторі. Також, вбачаємо, що повітряний простір над тимчасово окупованими територіями може бути частково, або повністю закритий. З такою метою, порядком ІКАО затверджений механізм видачі NOTAM-повідомлення. NOTAM надається для забезпечення кодування інформації щодо встановлення, стану або зміни радіотехнічних засобів, аеродромів та освітлювальних засобів, організації повітряного простору, обслуговування повітряного руху, процедур повітряного руху, небезпек для літака або пошуково-рятувальні засоби [11].

Відповідно до вищезазначеного, можна побачити обмеження повітряного простору застосовані Україною (мал.2) та відповідно до них видані НОТАМИ, які повністю забороняють використання повітряного простору України у зазначених зонах (мал.3,4). Такі заборони встановлюються Державною авіаційною службою України та відповідно до норм міжнародного повітряного права мають дотримуватись у плануванні маршруту польоту, прольоту, взльоту/посадки будь-якого повітряного судна, яке має намір потрапити до повітряного простору закритої зони. Порушення

режиму таких зон, відповідальність регламентована міжнародним правом у світлі висвітленої теми, розглядається у п.3.1.

Враховуючи всю діяльність України направлену на забезпечення безпеки польотів над її територією, доцільно зауважити, що повітряний простір над тимчасово окупованій території АРК був і залишається недоступним для планування та виконання польотів.

Підсумовуючи, доцільно визнати виключний суверенітет України над окупованими територіями. У той же час, незважаючи на визнання суверенітету України над повітряним простором, відбуваються протиправні діяння з боку Російської Федерації, через які змінюється міжнародно-правовий режим та статус повітряного простору у зв'язку з окупацією територій.

Також, у рамках дослідження було визначено механізм видачі та дії НОТАМів визначених Державною авіаційною службою України. Незважаючи на це, їх дія неодноразово була поставлена під сумнів через польоти російських авіакомпаній та ігнорування сплати штрафів відповідно до механізму за нормами міжнародного права. Незважаючи на це, притягнути до відповідальності Російську Федерацію стає майже неможливим, адже у міжнародному повітряному праві зокрема використовується притягнення до відповідальності авіаційної компанії, яка порушує встановлені іншою державою обмеження, як у випадку з НОТАМами.

1.2. Особливості режиму повітряного простору над тимчасово окупованими територіями України

Відповідно до затверджених міжнародних стандартів, Україна зобов'язана проводити свою діяльність з ціллю удосконалення державної системи контролю за забезпеченням безпеки польотів та створювати відповідні норми, які впроваджують норми міжнародного права, затверджену практику та стандарти міжнародних організацій.

Безперечно, одним з напрямків діяльності будь-якої держави є виявлення ризиків з методами подальшого усунення недоліків задля відповідності чинним нормам та стандартам, а також виділення необхідних ресурсів для підтримки компетентності інспекторів зі складу персоналу.

Тому, в законодавстві України певним чином відображаються норми затверджені міжнародними договорами та іншими ратифікованими документами, що має на меті удосконалити цивільну авіацію України та забезпечити реалізацію міжнародних стандартів на практиці.

Основоположним документом, який регулює режим повітряного простору України та всю діяльність у ньому - є Повітряний кодекс України. Повітряний кодекс України являє собою систематизований акт законодавства, що регулює діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації. Повітряний кодекс України встановлює правові основи діяльності в галузі авіації. Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах.

Наступним вагомим джерелом для регулювання діяльності у повітряному просторі України, є Авіаційні правила України «Правила використання повітряного простору України». Відповідно до цих правил встановлюється право на впровадження зони обмеження польотів та небезпечної зони на постійній або одноразовій основі, що й впровадили у повітряному просторі над Кримом та Чорним морем.

Щодо національної безпеки, то Кабінетом Міністрів України створена Постанова від 06.12.2017 № 954, яка визначає організацію використання повітряного простору України в інтересах національної безпеки та економіки, з метою задоволення потреб користувачів повітряного простору, забезпечення безпеки використання повітряного простору.

Постанова класифікує повітряний простір України, надає перелік заборон та обмежень повітряного простору, обслуговування повітряного руху, координації діяльності використання повітряного простору та деталізує управління використанням повітряного простору України [12].

Щодо порядку використання повітряного простору в цілому, доцільно використовувати документи Державної авіаційної служби України, а саме Наказ ДАСУ та МОУ від 11.05.2018 № 430/210– він визначає ключові аспекти та вимоги щодо організації та порядку використання повітряного простору України міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади, підприємствами, установами та організаціями, юридичними і фізичними особами - користувачами повітряного простору. Наказ стосується переважно управління повітряним рухом та обмежень у зонуванні повітряного простору. Також, документи Міністерства інфраструктури України, Наказ від 2011 № 478, який регулює переважно цивільні польоти повітряних суден України [13, 14]

Як висновок, всі надані правила стосуються спільної теми: визначення, регулювання та безпеки повітряного простору України, (включно з Кримом та окупованими територіями), а також мають на меті конкретизацію відповідних аспектів на різних рівнях регулювання.

В цілому, досліджені нормативно-правові акти направлені на встановлення механізмів регулювання використання повітряного простору України. Також, можна говорити про різнобічне дослідження, адже всі джерела розглядають регулювання повітряного простору та польоти у повітряному просторі України з різних сторін, а також аргументують певні деталі, від глобальних речей – класифікації повітряного простору, до конкретних – регулювання польотів цивільних суден у повітряному просторі.

Розглядаючи питання національного законодавства, доцільно проаналізувати й відмінності від стандартів та рекомендованої практики ІКАО. З першого погляду норми ІКАО мають м'який характер дії, але

професор Мільде проаналізував норми положення ст. 37 Чиказької конвенції, які вказують на те, що держави зобов'язані співпрацювати для ухвалення національних законодавчих положень відповідно до SARPs у найбільш можливий для них спосіб, а в разі неможливості – повідомити про відмінність у практиці, та дійшов до висновку, що держави мають позитивне зобов'язання гармонізувати національне законодавство з положеннями SARPs, всі випадки які суперечать цим нормам враховуються, як порушення та спричиняють відповідальність держави, і в цьому випадку норми «soft law» - SARPs набувають de facto ознак обов'язкових норм права «hard law» [15].

Однак, існують й інші думки дослідників, які вважають норми SARPs скоріше продуктом діяльності міжнародної організації, а не джерелом права чи волевиявленням держав, тому держави можуть відмовитись від їх дотримання. У той же час, недотримання стандартів SARPs може призвести до заборони здійснювати польоти, а це прямо змушує держави імплементувати норми у свої законодавства з їх подальшим дотриманням [16].

Таким чином, Україна не може повністю імплементувати рекомендовану практику до національного законодавства.

Розглядаючи двосторонні угоди, неможливо не зауважити про об'єктивну необхідність оновлення угод, ініційовану Україною, та обумовленою передачею з 10 березня 2014 року управління повітряним рухом у Сімферопольському районі польотної інформації Дніпропетровському та Одеському центрам організації повітряного руху через захоплення Росією диспетчерського центру, аеродромної диспетчерської УРСР.

Раніше у відповідних угодах із суміжними центрами сусідніх країн фігурував Сімферопольський центр управління повітряним рухом, здійснення аеронавігаційного обслуговування з якого Украерорух припинив

після російської окупації Криму. Наразі суб'єктами підписання оновлених Letters of Agreement стали Дніпропетровський та Одеський центри.

Держави, які підписали нові Letters of Agreement, негайно підтвердили раніше досягнуті домовленості з Україною відповідно до зафіксованих у Європейському аеронавігаційному плані ICAO (DOC7754) меж районів польотної інформації та у рішенні Ради ICAT від 17.02.1997 також в межах українського Сімферопольського району польотної інформації [17].

Серед держав Чорноморського регіону винятком залишається лише Російська Федерація, яка відверто та безпідставно саботує процес підписання з Україною Letter of Agreement. Російська сторона вперто не бачить підстав для поновлення угод, укладених двома державами раніше. Украерорух продовжує переговорний процес з російським провайдером аеронавігаційного обслуговування.

Украерорух наголосив на тому, що наразі відбувається успішне обслуговування повітряного руху над Кримом та Чорним морем завдяки делегування обов'язків сусіднім районам польотної інформації, натомість "війна NOTAMів" та "радіоефірна війна" продовжує тривати.

Щодо меж юрисдикції України та їх відбитку на національному рівні, має місце бути розгляд основоположних міжнародних документів, завдяки яким відбулося визначення меж районів польотної інформації у міжнародному повітряному просторі над акваторією Чорного моря. Це визначення відбулося у 1997 році шляхом підписання міжнародних, багатосторонніх та двосторонніх договорів країн Чорноморського регіону та на підставі рішення Ради Міжнародної організації цивільної авіації (ICAT, рішення № EUR/NAT 96/38 - ATS від 17 лютого 1997 року) та було зафіксовано у документі DOC 7754 "Аеронавігаційний план. Європейський регіон", саме на основі цього документу працюють районні диспетчерські центри України та центри у прилеглих до Чорного моря держав завдяки всебічному розвитку цивільної авіації та взаємодопомозі визначеній у

двосторонніх та багатосторонніх договорах між державами, у яких однією зі сторін є Україна [18].

Підсумовуючи проаналізовані документи, варто зазначити, що на перший погляд національне законодавство України всебічно регламентує діяльність у своєму повітряному просторі, щодо повітряного простору над Чорним морем – існують домовленості з чорноморськими державами, завдяки яким Україна була наділена виключним суверенітетом над територією Криму та акваторією Чорного моря, натомість Російська Федерація, скориставшись колізійним становищем всередині країни у 2014 році, заволоділа контролем над повітряним простором над Кримом та продовжує керувати діяльністю на тимчасово окупованих територіях, порушуючи норми міжнародного повітряного права, а також попередні домовленості з Україною, про що детальніше розглядається у наступних розділах.

1.3. Особливості правого режиму та статусу повітряного простору над Чорним морем в межах контролю України

Міжнародна спільнота активно намагається впроваджувати нові нормативно-правові акти, які регулюють міжнародне повітряне право, але нові рекомендації та стандарти дублюють або доповнюють положення, які стали фундаментом розвитку повітряного права, зокрема мова йде про Чиказьку конвенцію, а саме, Додаток 19 «Управління безпекою польотів» до Чиказької конвенції 1944 р [19].

Основною метою Додатку є забезпечення безпеки польотів у системі організації повітряного руху, шляхом проведення аудитів, оцінки змін у системі, інспекційної діяльності та проведення сертифікації провайдерів аеронавігаційного обслуговування.

Крім того, існують й інші напрямки діяльності міжнародної спільноти для забезпечення безпеки повітряного руху, одним з таких напрямків є боротьба з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації Держави, саме цей напрямок необхідний для вивчення в рамках

міжнародного законодавства в світлі агресії між Україною та Російською Федерацією.

Відповідно до заданих цілей та мети забезпечення безпеки польотів, ІКАО розробило 5 правових документів, спрямованих проти незаконного захоплення і викрадення повітряних суден. Першим документом в цій сфері стала Конвенція про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряного судна, підписана 14 вересня 1963 року в Токіо [20].

Ця Конвенція стосується не тільки злочинів, але і всіх актів, незалежно від того, є вони злочинами чи ні, які можуть загрожувати або загрожують безпеці польоту повітряного судна або перебуваючим на борту особам і майну, підтримці належного порядку і дисципліни на борту повітряного судна, але через те, що в предмет Конвенції не входять акти незаконного захоплення з політичних або релігійних мотивів, що не створили загрозу безпеці польоту повітряного судна.

Другим актом в цій сфері була Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписана в Гаазі 16 грудня 1970 року, яка вперше кваліфікувала акт незаконного захоплення повітряного судна як злочин, що супроводжується насильством або погрозою застосування насильства [21].

Третім актом в цій сфері стала підписана 23 вересня 1971 в Монреалі Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, призначена для запобігання і попередження актів саботажу і насильства, спрямованих проти будь-якого конкретного повітряного судна [22].

Крім того, безпека польотів контролюється низкою міжнародних організацій, які у свою чергу створюють регламенти та стандарти, яких повинні дотримуватись держави-учасниці.

Вагомий внесок у безпеку польотів над Україною вкладено завдяки підписанню Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, адже з метою наближення законодавчої бази України до законодавства ЄС створено низку

проектів, один з яких називається SAFER-U. Проєкт SAFER-U буде зосереджений на вдосконаленні українських правил безпеки польотів в сферах льотної експлуатації цивільних повітряних суден (OPS) та сертифікації льотного екіпажу цивільної авіації (FCL) і вимагатиме від усіх зареєстрованих українських авіакомпаній, навчальних організацій та льотного екіпажу відповідати новим стандартам.

Проєкт повинен сприяти підготовці до імплементації відповідних положень, що випливають із Угоди про САП між ЄС та Україною, Робочих домовленостей (WA) між Державною авіаційною службою України (ДАСУ) та Європейським агентством з безпеки авіації (EASA) [23].

Також, розглядаючи міжнародні організації, варто згадати про членство України в Європейській організації з безпеки аеронавігації, адже саме завдяки ньому у цивільній авіації України забезпечується Положенням про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху, яке затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31.05.2010 № 320 та зареєстровано Міністерством юстиції України 30.06.2010 за №446/17741 [24]. Вимоги Положення за ключовими елементами відповідають Регуляторним вимогам з безпеки польотів з питань нагляду за безпекою польотів (ESARR 1 «Нагляд за безпекою польотів при організації повітряного руху») Євроконтролю, та створюють умови для впровадження в Україні Імплементаційного Регламенту Євросоюзу ЕС 2016/1377 від 04.08.2016 щодо основних вимог до провайдерів та організації нагляду за безпекою польотів при організації повітряного руху та аеронавігаційному обслуговуванні й Імплементаційного Регламенту Євросоюзу ЕС 1034/2011 від 17.10.2011 щодо нагляду за безпекою польотів при організації повітряного руху та аеронавігаційному обслуговуванні. Відповідно до вищезгаданих регламентів, у Державній авіаційній службі України існують певні структурні підрозділи наділені виключною відповідальністю за розподіл нагляду за безпекою польотів у системі організації повітряного руху [25, 26].

Також, відповідно до Поправки ІСАО до Європейського аеронавігаційного плану EUR/NAT 96/38-ATS від 17.02.1997 визначаються рамки повітряного простору в межах якого здійснюється агляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху. [27].

Згідно з визначенням, повітряний простір включає в себе повітряний простір в межах державного кордону України, повітряний простір над відкритим морем, у якому відповідальність за забезпечення безпеки польотів покладена на Україну на підставі міжрегіональної угоди країн Чорноморського регіону та Поправкою.

Щодо Угоди країн Чорноморського регіону, то угода була підписана і Росією, і Україною. Відповідно до співробітництва у рамках Чорноморського економічного співробітництва, держави- сторони договорі співпрацюють за такими напрямками: торгівля та економічний розвиток, фінанси та банківська діяльність, зв'язок, енергетика, транспорт, сільське господарство, охорона здоров'я і фармацевтика, охорона навколишнього середовища, туризм, наука і технології, співробітництво у сфері культури, обмін статистичними даними та економічною інформацією, співробітництво між митними органами, гуманітарні контакти, боротьба з організованою злочинністю тощо[28].

Таким чином, підсумовуючи викладене у розділі дослідження, можна зробити такі висновки:

1. Сформульовано висновок, що у міжнародному праві відсутнє узагальнене єдине значення поняття «правовий режим повітряного простору», саме тому такий режим доцільно розглядати, як сукупність елементів, які розкривають його зміст;
2. Визначено, що простір над тимчасово окупованими територіями України доцільно визнавати, як «тимчасово окупований повітряний простір» у відповідності до меж визначення дії законів України;
3. Встановлений перелік ключових елементів змісту правового режиму повітряного простору;

4. Знайдено проблему щодо визначення меж повітряного простору, що спричиняє колізію встановлених норм міжнародного повітряного права та міжнародного космічного права. Через таку колізію, з'являється можливість ухилення від притягнення відповідальності авіакомпаній, які, наприклад, порушили норму міжнародного повітряного права відповідно до виконання польоту у забороненій державою території, але змінили висоту польоту, чим перейшли до меж у яких діють норми міжнародного космічного права;

5. Визначено механізм видачі та дії НОТАМів визначених Державною авіаційною службою України. Дія НОТАМів неодноразово була поставлена під сумнів через польоти російських авіакомпаній та ігнорування сплати штрафів відповідно до механізму за нормами міжнародного права. Незважаючи на це, притягнення до відповідальності Російської Федерації стає майже неможливим, адже у міжнародному повітряному праві зокрема використовується притягнення до відповідальності авіаційної компанії, яка порушує встановлені іншою державою обмеження.

6. Завдяки всебічному розгляду режиму повітряного простору над Кримом та Чорним морем, досягнуто висновку, що Україна, на жаль, частково втратила контроль над повітряним простором тимчасово окупованих територій, натомість механізм допуску повітряних суден у повітряний простір тимчасово окупованих територій – контролюється так само, як і в період до окупації.

7. Проаналізовано законодавство України щодо режиму повітряного простору над Кримом та Чорним морем та констатовано, що двосторонні угоди мають об'єктивну необхідність до оновлення, деякі з яких за ініціативою України вже перейшли до стадії оновлення;

8. Констатовано виключний суверенітет України над окупованими територіями встановлений низкою договорів на міжнародних актів;

9. Досліджено міжнародні нормативно-правові акти, дія яких розповсюджується на тимчасово окупованих територіях України та без сумніву порушується Російською Федерацією.

РОЗДІЛ 2

МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ ТА ПРАКТИКА РЕГЛАМЕНТИЦІЇ РЕЖИМУ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ НАД ОКУПОВАНИМИ ТЕРИТОРІЯМИ

2.1. Практика ІКАО щодо регулювання повітряного руху над окупованими територіями

Безпека завжди була предметом першочергового значення для ІКАО, як підкреслюється в преамбулі, яка проголошує, що Конвенція встановить «принципи та заходи для того, щоб міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним і впорядкованим чином», і стаття 44 яка стверджує, що Міжнародна організація цивільної авіації повинна «забезпечити безпечне та впорядковане зростання міжнародної цивільної авіації в усьому світі»

Міжнародна організація цивільної авіації — заснована відповідно до Чиказької конвенції 1944 року, є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації. Метою організації відповідно до Статуту – є забезпечення безпечного розвитку міжнародної цивільної авіації у всьому світі, а також координація всіх питань, які стосуються цивільної авіації [83].

Встановлення та підтримання міжнародних стандартів і рекомендованої практики (SARPs), а також процедур аеронавігації (PANS) є основними положеннями Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція) і основним аспектом місії та ролі ІКАО.

SARP і PANS мають вирішальне значення для держав-членів ІКАО та інших зацікавлених сторін, враховуючи, що вони забезпечують фундаментальну основу для гармонізованої глобальної авіаційної безпеки та ефективності в повітрі та на землі, всесвітньої стандартизації функціональних та експлуатаційних вимог до аеронавігаційних засобів і служб, і упорядкований розвиток повітряного транспорту.

Сьогодні ICAO керує понад 12 000 SARP у 19 додатках і п'яти PANS до Конвенції, багато з яких постійно розвиваються відповідно до останніх розробок та інновацій.

Розробка SARP і PANS відбувається за структурованим, прозорим і багатоступеневим процесом, який часто відомий як «процес внесення поправок» або «процес розробки стандартів» ICAO – за участю ряду технічних і нетехнічних органів, які входять до складу Організації, або тісно пов'язані з ICAO (мал.6)

Зазвичай потрібно приблизно два роки, щоб початкова пропозиція щодо нового або покращеного Стандарту, Рекомендованої практики чи процедури була офіційно прийнята або затверджена для включення в Додаток або PANS. Іноді цей термін може бути розширений або стиснутий залежно від характеру та пріоритету пропозиції, що розглядається.

Повітряний простір України та повітряний простір над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну, визначається та встановлюється відповідно до стандартів та рекомендованої практики ICAO, документів ЄВРОКОНТРОЛЮ, Повітряного кодексу України, Положення про використання повітряного простору України

Крім Чиказької конвенції, Україна є стороною 28 багатосторонніх договорів, які є інструментами у регулюванні міжнародного повітряного права під егідою ICAO [29].

У рамках співпраці між країнами під егідою ICAO, розповсюджується міжнародна практика після впровадження рекомендаційних норм організації. Також, міжнародна арена відкрита до ініціатив держав, наприклад, однією з таких є ініціатива Канади про «Беспечне небо», яка має на меті забезпечити захист авіалайнерів цивільної авіації, що здійснюють польоти в зонах конфлікту. Основоположною подією на почтку створення стало збиття повітряного судна авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» в січні 2020 року, а також збитий малайзійський «Боїнг» над Україною в 2014 році.

Саме тому, уряди заснували цільову групу ICAO покликану розроити та контролювати впровадження програми по польотах цивільної авіації в зонах збройних конфліктів.

Відповідно до цих рекомендацій були внесені поправки в Чиказьку конвенцію, а також інші міжнародні документи, що регулюють безпеку в сфері цивільної авіації. Були також опубліковані нові правила, спрямовані на зниження ризику при польотах над охопленими конфліктом територіями.

Як зазначив Сальваторе Шаккітано, президент Ради ICAO, «Уряди і компанії відіграють ключову роль у зусиллях, спрямованих на зниження ризику в зонах конфліктів у майбутньому і запобігання втрат серед мирного населення». Так як проблема безпеки польотів є комплексною, а нова ініціатива, висунута Канадою, передбачає зміцнення і розширення цих заходів. У рамках її «серйозного» обговорення, в ІКАО проводять опитування серед членів організації. Отримані результати дозволять розробити додаткові заходи, спираючись на позицію держав світу і найбільших перевізників. Уряди і компанії відіграють ключову роль у зусиллях, спрямованих на зниження ризику в зонах конфліктів у майбутньому і запобігання втрат серед мирного населення [30].

Крім програми направленою на забезпечення безпеки у повітряному просторі, ICAO проводить аудити в Україні. Один з таких аудитиві щодо аеронавігаційної системи України був проведений у 2017 році [31]. За результатами ознайомлення отримала інформацію щодо стану ефективної імплементації SARPs в Україні (мал.7), де:

LEG – основне авіаційне законодавство та нормативні акти цивільної авіації,

ORG - організація цивільної авіації,

PEL – видача свідоцтв авіаційному персоналу та підготовка кадрів,

OPS – виконання польотів повітряних суден,

AIR – льотна придатність повітряних суден,

AIG – розслідування авіаційних пригод та інцидентів,

ANS – аеронавігаційне обслуговування,

AGA – аеродроми та наземні засоби.

Повторний аудит у 2020 році показав підвищення імплементації норм ICAO в Україні, а також у результаті аудиту було зазначено про відповідність ефективної імплементації до середньоєвропейської та значне перевищення показника у світлі середньосвітового рівня [32].

Щодо практики ICAO доцільно згадати робочий документ 40 сесії Технічної комісії ICAO A40-WP/170 ATM ASPECTS AND SAFETY ISSUES IN THE SIMFEROPOL FIR , у ньому зазначено, що Україна продовжує безпечно надання аеронавігаційних послуг та впроваджує їх крок за кроком для нормалізації потоків повітряного руху над відкритим морем у межах Сімферопольської РПП в інтересах міжнародної цивільної авіації. [33]. Саме цей факт свідчить про тісну співпрацю з ICAO.

Під час 13-ї аеронавігаційної конференції Україна представила робочий документ, в якому надано огляд ключових елементів організації повітряного руху у Сімферопольському РПП, що стосуються безпеки міжнародних цивільних польотів. Комітет також був поінформований про поточну роботу Європейської групи аеронавігаційного планування ICAO (EANPG), яка використовується для подальшого вивчення потенційних рішень для нормалізації польотів. Поточна робота включала потенційний поетапний підхід, щоб допомогти полегшити проблеми з потоками трафіку, пропускною здатністю та робочим навантаженням АТС у сусідніх FIR. Комітет ICAO високо оцінив зобов'язання всіх держав дотримуватися Чиказької конвенції та додатків до неї, співпрацювати для забезпечення безпеки польотів у повітряному просторі відкритого моря над Чорним морем і утримуватися від будь-яких дій, які можуть прямо чи опосередковано вплинути на безпеку.

Також, ICAO видала лист EUR/NAT 18-0590.TEC (NAE/CUP) щодо оновлення інформації, пов'язаної з виконанням польотів повітряних суден у РПП Сімферополя та Дніпра. У ньому ICAO нагадує про процедури,

оприлюднені Україною через аеронавігаційну інформацію циркуляр (AIC), а також ряд NOTAM, які набули чинності 27 серпня 2015 року з метою підтримки безпечних операцій на обмеженій кількості маршрутів ОПР у західній частині Сімферопольського FIR. Разом з цим листом ICAO підтвердив, що відповідно до ICAO EUR eANP Україна несе відповідальність за надання аеронавігаційних послуг, і рекомендує АО розглянути це та іншу відповідну інформацію, щоб повторно оцінити ризики безпеки польотів у відповідних областях.

ICAO встановило, що Видання аеронавігаційної інформації Російської Федерації, що стосуються повітряного простору Росії Сімферопольський FIR, зокрема над відкритим морем, суперечить додаткам 11 і 15 ICAO (що також визнано згідно з рішенням EANPG 58/01) і є основними причинами, що перешкоджають ефективному використанню Сімферопольська FIR.

Україна у свою чергу продовжує безпечно надання аеронавігаційного обслуговування та впроваджує крок за кроком дії щодо нормалізації повітряних потоків у відкритому морі в межах Сімферопольського РПІ в інтересах міжнародної цивільної авіації.

Україна вживає необхідних заходів на основі базових норм для забезпечення безпеки аеронавігації та продовжує належне обслуговування в повітряному просторі під відповідальність Україна в повній відповідності з Чиказькою конвенцією, Стандартами та Рекомендованою практикою ІКАО (SARPS), а також міжнародними угодами.

2.2. Практика EUROCONTROL при забезпеченні авіаційної безпеки в період окупації

Європейська організація безпеки аеронавігації (Євроконтроль) - створена в 1960 році для контролю за повітряним рухом у верхньому повітряному просторі. Найважливішою метою на сьогоднішній день ставить розвиток узгодженої та скоординованої системи управління повітряним рухом у Європі.

Діє за допомогою єдиного органу УПР з метою оптимального використання повітряного простору Європи і запобігання перевантаження в повітряному русі.

Вживає короткострокові дії та дії середньої тривалості з метою поліпшення координації системи УПР по всій Європі; здійснює роботи з дослідження та розвитку можливостей збільшення пропускної здатності управління повітряним рухом в Європі [37].

Також, EUROCONTROL – має постійну Комісію по забезпеченню безпеки повітряного руху, яка визначає основний курс, та Агентство по забезпеченню безпеки повітряного руху, що є виконавчим органом, ним керує Комітет з управління та Генеральний Директор. У штат організації входить близько 2000 чоловік, що працюють в п'яти країнах: Німеччині, Бельгії, Франції, Люксембурзі і Нідерландах.

Україна в особі фахівців була у складі ряду робочих груп, створюваних за необхідності, з метою співробітництва в галузях, визначених статтею 5 Меморандуму про взаєморозуміння стосовно налагодження співробітництва в галузі організації повітряного руху в Південно-Східній Європі (в таких галузях: безпеки польотів; оптимізації управління пропускною спроможністю; інфраструктури наземного зв'язку; навігації; спостереження; автоматизованої підтримки послуг аеронавігаційного обслуговування та обробки даних; аеронавігаційних інформаційних послуг; управління людськими ресурсами та навчання; координації дослідження й розвитку; зборів за аеронавігаційні послуги; консультації з користувачами повітряного простору) [38].

Євроконтроль, суворо дотримуючись Конвенції ІКАО про міжнародну цивільну авіацію, не визнаватиме будь-які односторонні декларації аеронавігаційного обслуговування над якою-небудь частиною українського повітряного простору, виданих не українською владою.

Крім того, Євроконтроль радить при виборі маршрутів крім закритих, погодити їх із українськими, румунськими, болгарськими і турецькими диспетчерськими центрами з метою уникнення порушень у повітряному русі.

Згідно з даними Євроконтролю, польоти в Сімферополь і Севастополь заборонені.

Якщо розглядати детальніше практику забезпечення безпеки польотів над окупованими територіями, то доцільно зазначити, що організація визнає протиправність дій Російської Федерації та те, що вони суперечать Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та додаткам до неї.

Є дві частини об'єму повітряного простору в межах суверенної території України, недоступного для виконання польотів цивільної авіації: - над зоною конфлікту в межах частини Дніпровської РІП (УТА Дніпро-Північ) створена заборонена зона UKP36 (SFC-UNL) на сході України. і Сімферопольський FIR (УТА Дніпро-Південь), включає повітряний простір над зоною конфлікту та ширину буфера не менше 120 км навколо зони конфлікту з метою забезпечення безпеки польотів цивільних літаків футів, а також для запобігання операції цивільної авіації поблизу та над зоною конфлікту.

Решта повітряного простору Дніпровського РІП за межами цієї забороненої зони доступна для безпечних цивільних польотів.

З метою забезпечення безпечного виконання польотів та відповідно до відповідної резолюції Ради ІКАО, прийнятої на її 210-й сесії, Україна забезпечує відповідну публікацію інформації щодо зон конфліктів у повітряному просторі, підпорядкованому Україні, на офіційному веб-сайті SAAU [39].

Крім того, завдяки аудиторам та домовленостім на засіданнях Євроконтроль., щоб забезпечити продовження для належного забезпечення ОПР та безпеки виконання цивільних польотів у повітряному просторі, що знаходиться під відповідальності України, зокрема над відкритим морем у Сімферопольському РІП, Україна доклала постійних зусиль:

Організовано безперервне забезпечення ОНР у межах Сімферопольського РП із сусідніми центрами, розташовані в Одесі та Дніпрі, у суворій відповідності з Додатком 11 ІСАО.

У тісній співпраці з Євроконотролем, Україна розробила кейс безпеки, що містить докази та заходи щодо зменшення ризиків, щоб забезпечити прийняття ризиків, пов'язаних із наданням аеронавігаційних послуг у межах повітряний простір над відкритим морем, де відповідальність за ОНР делеговано Україні;

З 27 серпня 2015 року запроваджено спеціальні процедури планування польотів та використання чотирьох маршрутів ОНР із застосуванням поетапного підходу до нормалізації польотів над відкритим морем у Сімферопольському РП.

З 30 січня 2020 року впроваджено черговий етап нормалізації потоків повітряного руху над відкритим морем у Сімферопольському FIR і для планування польотів стали доступні два додаткові сегменти маршруту ОНР. – Також, Євроконтроль наголошує, що Україна демонструє авіаційній спільноті, що не має жодних технічних та процедурних проблем із наданням послуг у повітряному просторі, за який вона відповідає.

За результатами постійного моніторингу після впровадження спеціальних процедур завдяки Євроконтролю було підтверджено, що небезпеки, визначені у випадку безпеки, належним чином пом'якшені та мають прийнятний рівень ризику. Наявний повітряний простір ОНР над відкритим морем регулярно використовується експлуатантами повітряних суден різних держав і регіонів. Європейська аеронавігація погодила відновлення нормального виконання польотів у повітряному просторі над Чорним морем

Також у рамках співпраці була створена Чорноморська оперативна Група планування (ЕАНРГ), для підтримки ініціативи ІСАО щодо поступової нормалізації потоків повітряного руху в повітряному просторі над Чорним морем створення необхідних механізмів координації для

забезпечення оперативних рішень, необхідних для злагодженої роботи та співпраці між державами-сторонами.

Крім того, Комісія Євроконтролю ухвалила такі рішення, запропоновані делегацією України:

Рішення EANPG 58/01 – Оновлення таблиці недоліків аеронавігації регіону EUR Щоб Російська Федерація була включена до Таблиці недоліків аеронавігації регіону EUR за недотримання п. 2.1.1, 2.1.3 Додатку 11 ІКАО та п. 2.1.2 Додатку 15 ІКАО. На Тринадцятій аеронавігаційній конференції – AN/13 Україна представила документ WP/245 щодо огляду аспектів АТМ в межах Дніпровської та Сімферопольської РПП, які підпорядковані Україні, інформація про недотримання Російською Федерацією Чиказької конвенції, додатків до неї та відкликана Рішення EANPG 58/01 вилучити публікації аеронавігаційної інформації Російської Федерації, що стосуються повітряного простору в межах РФ Сімферопольський РПП, зокрема над відкритим морем [40].

Комісія також підтримала рішенням EANPG у робочому документі та закликала ІКАО вжити заходів активізувати зусилля по роботі з усіма державами для визначення потенційних рішень.

З іншого боку, не підтримала пропозицію Російської Федерації провести технічний аудит (оцінку) можливостей усіх держав Чорного моря забезпечити повне аеронавігаційне обслуговування Сімферопольського РПП, включаючи пошуково-рятувальні роботи в цьому регіоні.

ІКАО видала лист EUR/NAT 18-0590.TEC (NAE/CUP) щодо оновлення оприлюдненої інформації пов'язані з експлуатацією повітряних суден у РПП Сімферополя та Дніпра. ІКАО звернуло увагу на процедури, оприлюднені Україною через циркуляр аеронавігаційної інформації (AIC), а також серію NOTAM, які набув чинності 27 серпня 2015 року з метою підтримки безпечних операцій на обмеженій кількості маршрутів ОПР у західна частина Сімферопольського РІХ. У цьому листі ІКАО також підтверджує, що відповідно до ICAO EUR Air navigation plan of Ukraine

відповідає за надання аеронавігаційного обслуговування, зокрема в Сімферополі та FIRs Дніпра та рекомендує експлуатантам повітряних суден розглянути це та іншу відповідну інформацію для переоцінки польоту ризик безпеки у відповідних областях. На 40-й сесії Асамблеї ІКАО – А40 – Україна представила документ WP/170 щодо огляду аспектів та безпеки АТМ питання в Сімферопольському FIR, де відповідальність за обслуговування повітряного руху (АТS) було делеговано Україні, а також інформація про недотримання Російською Федерацією Чиказької конвенції та додатків до неї. Комісія відзначила заходи, що проводяться Україною, у тісній співпраці з міжнародними організаціями та державою органів цивільної авіації, щоб сприяти безпечному наданні аеронавігаційного обслуговування та нормалізувати потоки повітряного руху відкрите море в межах Сімферопольського РПІ.

Питання щодо дублювання аеронавігаційної інформації в Чорному морі регіон був відображений у робочому документі WP/170 і як результат – за підтримки Технічної комісії ІКАО. «Відзначаючи подвійну публікацію аеронавігаційної інформації в акваторії Чорного моря, Комісія визнала важливість дотримання відповідних резолюцій Організації Об'єднаних Націй (ООН), а також інших міжнародних документів.

У доповіді Росавіації про підсумки роботи у 2018 році йдеться, що агентство на постійній основі надсилає через МЗС Росії дипломатичні ноти на адресу посольства України в Росії "з вимогами до України припинити в односторонньому порядку встановлювати тимчасові небезпечні зони над акваторіями Азовського та Чорного морів на всіх висотах. у певні часові періоди". Обґрунтування, як впливає з документа, таке: "вказані вище тимчасові небезпечні зони потрапляють до району польотної інформації (РПІ) Сімферополь, де відповідальність за обслуговування повітряного руху покладено на Російську Федерацію".

При цьому, відповідно до матеріалів доповіді, Росія намагається відстоювати свою позицію в дискусії з європейським агентством аеронавігаційної безпеки Eurocontrol.

У доповіді в розділі "Розвиток міжнародного співробітництва" йдеться, що російським агентством були "відхилені поправки та виражена незгода з поточним веденням Європейського аеронавігаційного плану, що не відображає реалії сьогодення, пов'язані з істотними змінами в системі Європейського аеронавігаційного планування в районі Чорного моря. Республіки Крим та міста федерального значення Севастополь до складу Російської Федерації.

ІКАО зі свого боку також намагається вирішити цю проблему, у Росавіації розповіли, що ще у 2015 році "було ухвалено рішення про створення Цільової робочої групи з нормалізації польотів у повітряному просторі над Чорним морем за участю зацікавлених держав та міжнародних організацій: Болгарії, Грузії, Румунії, Російської Федерації, Туреччини, України, Євроконтролю, IATA, EASA та ІКАО".

Проте до жодних рішень "Оперативна група Чорного моря" (Black Sea Task Force) під егідою ІКАО поки не прийшла [41].

2.3. Прецеденти контролю авіаційної безпеки і регулювання повітряного простору в умовах агресії

Відповідно до історичних подій, у світі до сьогоднішнього дня існують окуповані території, юрисдикція на які розподіляється по-різному. В силу розвитку авіації, не на всіх історично тимчасово окупованих територіях порушувались норми міжнародного повітряного права, а на деяких навпаки порушувались в основному норми міжнародного повітряного права. Основні такі випадки розглянемо далі.

Перш за все, доцільно згадати про війну в Перській затоці (Кувейт), одним із заключних етапів війни було подолання і руйнація протиповітряної оборони противника для отримання повної свободи дій у повітряному

просторі Кувейту та Іраку. Коли коаліція коаліція розпочала масштабну повітряну кампанію, яка почала загальний наступ під назвою «Буря в пустелі» (англ. Operation Desert Storm), а в реальних бойових умовах вперше були застосовані крилаті ракети, тоді постало питання регулювання повітряного простору над територіями з військовими діями.

Екіпажі винищувачів, бомбардувальників, бойових вертольотів США, Великої Британії і Саудівської Аравії отримали завдання на знищення сотень цілей. Повітряним бомбардуванням піддалися заводи, електростанції, об'єкти нафтової галузі, що мали військово-стратегічне значення. У результаті було знищено 104 літаки (з них 36 в повітряних боях) і 19 вертольотів (з них 5 в повітряних боях). Крім того, 137 літаків перелетіли до Ірану. Як наслідок під приводом захисту шіїтського і курдського населення повітряні сили США і Великої Британії оголосили «безполітну зону» на півдні і півночі Іраку — ВПС Іраку польоти там були заборонені. Але американські і британські літаки не тільки контролювали небо Іраку, але й завдавали ракетних і бомбових ударів по військових і цивільних цілях.

У той час польоти у повітряному просторі Кувейту та Іраку були заборонені всіма інстанціями та можливими міжнародними організаціями, через підвищену небезпеку. Наразі повітряний простір Кувейту контролюється Кувейтом, а повітряний простір Іраку – авіаційною владою Іраку. Під приводом захисту шіїтського і курдського населення повітряні сили США і Великої Британії оголосили «безполітну зону» на півдні і півночі Іраку — ВПС Іраку польоти там були заборонені.

Південна Осетія - російські війська та осетинські загони контролювали великі частини Цхінвалі, а російська авіація продовжувала бомбардувати військові бази поблизу Тбілісі та знищувати грузинські літаки. Основна битва в перші дні розгорнулася за повітря Грузії. Система ППО Грузії чинила запеклий опір російським літкам — і вона ж служила головною метою повітряних ударів. Після того, як російській авіації вдалося знищити основні радары протиповітряні оборонні комплекси грузин, і вона

цілком оволоділа небом над Грузією, організований збройний опір вторгненню фактично припинився [42].

Росія визнала що порушувала своєю військовою авіацією повітряний простір Грузії задля психологічного тиску на грузинську владу, після чого Грузія відкликала свого посла з Росії.

Сучасна Грузія де-факто втратила контроль за цим регіоном, де російською окупаційною владою та місцевими колаборантами проголошено утворення «Республіки Південна Осетія». Більшість країн світу розглядають Південну Осетію як частину Грузії, водночас 5 країн-членів ООН (зокрема Росія) визнають її незалежною державою.

Скористатись повітряним простором Південної Осетії досить складно, а якщо казати точніше, то майже неможливо. З розвитком та розповсюдженням Договору про відкрите небо, стало зрозуміло, що Південна Осетія не є і не буде учасником Договору з відкритого неба і польоти над нашою територією здійснюватися не можуть, через контроль Російською Федерацією. У свою чергу міжнародна спільнота намагається реагувати на такі кроки Росії, але у відповідь МЗС Росії зауважує, що «З метою збереження договору та виведення ситуації з глухого кута в квітні 2018 р. ми скасували обмеження на польоти в 10-кілометрових зонах вздовж російських кордонів на Кавказі. Водночас, зарезервували за собою право повернутися до цього питання в майбутньому і попередили, що надання постійного характеру нашому дозволу проводити спостережні польоти у зазначених зонах можливе лише за умови сумлінного виконання Грузією своїх зобов'язань щодо прийому російських місій. Це невід'ємна частина російської заяви. На жаль, досі деструктивна позиція Тбілісі не змінилася. В результаті Росія була змушена відмовити у наглядовому польоті у 10-кілометрових зонах у ході спільної місії Швеції, Німеччини, США над нашою територією у квітні 2019 року» [44].

Палестина – окупована Великою Британією територія у результаті окупації знаходиться на стадії мирного процесу, та завдяки Норвезьких

мирних угод 1993 не підпадає під автономію США. Також, незважаючи на загострений конфлікт між Ізраїлем та палестинським угрупованням ХАМАС, було досягнуто домовленостей миру, а повітряний простір наразі відкритий та контролюється владою Ізраїля.

Кіпр – Де-факто після подій 1974 року острів розділений на три частини: 57,6% території острова контролює влада Республіки Кіпр (населеної переважно етнічними греками), 36% – Турецька Республіка Північного Кіпру (населена здебільшого етнічними турками), 3,7% – ООН, 2,7% – Британські збройні сили. Повітряний простір контролюється відповідно до поділу, у деяких частинах острова – польоти цивільної авіації є неможливими. Острів Кіпр був розділений на дві частини з 1974 року, коли турецька армія вторглася на острів і військові окупували третину його території. У 1983 році турецька кіпрська організація проголосила свою незалежність. Цю декларацію засудило міжнародне співтовариство, і Туреччина наразі є єдиною державою, яка визнає незалежність і легітимність згаданої «Турецької Республіки Північного Кіпру».40 У справі R (за заявою Kibris Turk Hava Yolları & STA Holidays) проти Державного секретаря з питань транспорту (Республіка Кіпр), Апеляційний суд Англії та Уельсу постановив, що прямі рейси між Сполученим Королівством та аеропортом Еркан у північній частині Кіпру не можуть виконуватися, оскільки це було б порушенням. Чиказької конвенції. Цей аеропорт ніколи не був визначений Республікою Кіпр згідно зі статтею 15. Суд постановив, що острів не втратив свого територіального суверенітету під північною частиною острова (стаття 1) [45].

Гібралтар - між 1462 і 1704 роками Гібралтарська протока, що лежить на південному краю Іспанії, була під суверенітетом Іспанії. За Утрехтським договором 1713 року Іспанія передала Гібралтар Сполученому Королівству, а в 1830 році він був розроблений як коронна колонія. Однак ця угода передбачає, що Іспанія зберігає конституційне право у випадку, якщо Сполучене Королівство вирішить відмовитися від свого суверенітету[46].

Тому що якщо стратегічне географічне положення Гібралтару, який лежить на південному краю Іспанії та дає вхід до західної частини Середземного моря . Ця угода спричинила численні суперечки між Мадридом і Лондоном, оскільки іспанська влада стверджує, що Детройт слід повернути Іспанії. Іспанія оскаржила суверенітет Сполученого Королівства над всією колонією корони і, зокрема, здійснення британської юрисдикції над частиною Гібралтару, де розташований міжнародний аеропорт.

У червні 2010 року британський речник повідомив, що Іспанія відмовила британським військово-повітряним силам у праві проводити військові навчання у повітряному просторі поблизу Гібралтару [47].

Ця відмова від використання повітряного простору Гібралтару була пов'язана з тривалою напруженістю між Британією та Іспанією щодо територіальних вод. Гібралтару. Тим не менш, уряд Марокко, який контролює половину повітряного простору тренувальної зони Альборан, що використовується британськими військами, дозволив останнім використовувати частину повітряного простору, яку вони контролюють [47].

В інтерв'ю, даному в квітні 2011 р., британський міністр з питань Європи, Девід Лідінгтон підтвердив, що Велика Британія не готова відмовитися від свого суверенітету над Гібралтаром і виступає за тіснішу співпрацю з владою Іспанії у сфері управління повітряним рухом та авіаційної безпеки [49].

Кожнен з вищезазначених прикладів розгортає суть основної проблеми, яка наразі має місце бути, - проблеми неефективності та невливовості міжнародних організацій, покликаних забезпечити безпеку повітряного руху та контроль за ним. Адже, відповідно до розгляду тимчасово окупованих територій, у кожному з них фігурує бажання країн розпоряджатись територією та повітряним простором завідома вигідних країн, які перебувають у конфлікті, або території яких вже є окупованими.

Таким чином, порівнюючи ці прецеденти з конфліктом на території України, можна спрогнозувати декілька шляхів подальшого розвитку

конфлікт, одним з них може бути допомога країн-лідерів, наприклад США, але немає достовірної інформації, чим така допомога може обернутись для України, як бачимо з прецедентів, Кіпр у результаті подібної допомоги, поділений на декілька частин. Якщо ж, дозволити Росії користуватися повітряним простором України відповідно до міжнародних договорів, то по-перше уряд крахни наврядчи погодиться, а по-друге можливий сценарій, як з Грузією, коли висуваються зустрічні заяви, які значно повпливають на економіку та політику окупованої країни. У випадку з Україною, такою заявою може бути використання ресурсів України, або ж домовленість про передання юрисдикції над Керченською протокою, об'єктом, - стратегічно вигідним для Російської Федерації. Необхідно враховувати потенціал, політичну позицію та наміри Росії у плануванні подібних кроків. Тільки комплексний стратегічний аналіз допоможе вирішити конфлікт, або не довести його до ситуації, у якій будь-яким методам вже буде не підсилу контролювати ситуацію.

Наприклад, було порушено також пункт 2 статті 8, згідно з яким військові формування ЧФ РФ «проводять навчання й інші заходи бойової та оперативної підготовки в межах навчальних центрів, полігонів, позиційних районів і районів розосередження, стрільбищ та, крім заборонених зон, у відведених зонах повітряного простору за погодженням з компетентними органами України».

Крім того, відмова Російської Федерації від попередніх консультацій з Україною та державами-гарантами її безпеки та територіальної цілісності (Великою Британією, США та Францією) є показовим нехтуванням міжнародно-правовими зобов'язаннями, закріпленими у Будапештському меморандумі 1994 року [51].

Як зазначав у своїх роботах Колосов Ю.М., Чиказька конвенція 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію не містить норм про відповідальність держав за порушення норм міжнародного повітряного права Проте відповідно до ст. 12. Договірні держави повинні самі забезпечити покарання

осіб, які порушують чинні правила польотів над відкритим морем, що встановлюються згідно з Чиказькою конвенцією.

Відповідно до ст. 87 Конвенції «Кожне Договірне Держава передбачає відмову у дозволі на діяльність авіакомпанії Договірної Держави у повітряному просторі над своєю територією, якщо Рада винесла рішення про те, що ця авіакомпанія не виконує остаточного рішення», винесене Постійною палатою міжнародного правосуддя чи третейським судом, щодо невиконання цією авіакомпанією положень Чиказької конвенції.

Таким чином, ця стаття передбачає застосування державами обмежень щодо іноземних авіакомпаній, які несуть відповідальність за виконання Чиказьких положень конвенції. Якщо держава не дотримується цієї умови, щодо неї застосовуються санкції у формі призупинення її права на голосування в Асамблеї ІКАО (ст. 88).

Тим самим встановлюється відповідальність держав – членів Чиказької конвенції за виконання авіакомпаніями рішень Постійної палати міжнародного правосуддя чи третейського суду. Відповідно до загальноновизнаного принципу держави несуть міжнародну відповідальність порушення недоторканності повітряного простору іноземних держав. Можна навести ряд прикладів, коли цей міжнародно-правовий принцип держави посилалися у своїх взаєминах. 2 вересня 1958 р. літак ВПС США вилетів з Адани (Туреччина), навмисно порушив радянський державний кордон і заглибився в повітряний простір Радянського Союзу на 55 км на північний захід від м. Єревана, де розбився і згорів.

У ноті протесту Радянського уряду, врученої 7 жовтня 1958 тимчасовому повіреному у справах Туреччини в СРСР, говорилося: «Радянський уряд заявляє рішучий протест турецькому уряду у зв'язку з порушенням повітряного простору СРСР. американський літак з боку Туреччини. Покладаючи на турецький уряд всю відповідальність за можливі серйозні наслідки, до яких можуть призвести такі порушення радянського державного кордону, Радянський уряд наполягає на невідкладному прийнятті

турецьким урядом заходів до недопущення подібних випадків у майбутньому» [76].

Також, важливо налагодити зв'язок між органами організації повітряного руху, для цього існує угода, при складанні листа-угоди між двома органами ОНР, «Загальний формат, лист-угоду між органами ОНР», розроблений Євроконтролем, слід використовувати, наскільки це можливо, для досягнення високого рівня уніфікованості щодо експлуатаційних вимог у всьому ЕСАС. Як правило, протокол дії має бути підписаний принаймні представниками відповідних підрозділів ОНР, які мають мандат на підписання договору. Залежно від характеру та сфери дії Угоди, а також правової бази відповідних держав, можуть є вимогою, щоб Угоду також підписали «Органи, що затверджують», які мають юрисдикцію щодо надання АТС. Органи, що затверджують, повинні розглянути правові аспекти підписання LoA(Common Format Letter of Agreement): тобто зміст LoA має відповідати національному законодавству Держави, представник якої (тобто орган, що затверджує) має повноваження на підписання Договору про дії. Розглядаючи юридичні аспекти Договору про дії, особливу увагу слід приділити праву аспекти відповідальності, які можуть застосовуватися у разі:

- делегування відповідальності за забезпечення ОНР (далі - делегування ОНР) у частині повітряного простору від держави А до органу ОНР, що підпорядковується іншій державі Б (і навпаки);

- райони, де постачальник обслуговування повітряного руху, підпорядкований державі А, був призначений державою В для забезпечення ОНР у частині свого повітряного простору (і навпаки);

зони, де після угоди між постачальниками обслуговування повітряного руху, орган ОНР під керівництвом держави А користується послугами ОНР в обсязі повітряного простору держави В.

Для будь-якого із випадків, згаданих у 1.2.5, повинні бути чітко визначені конкретні послуги, які надаватиме орган ОНР у зонах

транскордонного надання ОПР або їх частини (як правило, це також робиться у відповідному АІР). Представники підрозділів ОВД, які спільно підписують ПЗ, повинні розглянути правові аспекти оперативних процедур, опублікованих у ПЗ; тобто перевірити їх відповідність процедурам ОПР, опублікованим ІКАО, ЄС та/або національним авіаційним законодавством. Відхилення від звичайних стандартних процедур ІКАО або спеціальних вимог, які повинні застосовуватися органом ОПР, який надає ОПР, на підставі делегування ОПР, прямого призначення або використання надання послуг ОПР у «виключної, верховної та невід'ємної юридичної повноваження здійснювати владу в межах своєї сфери управління» [92]. Суверенна держава володіє юридичною, виконавчою та судовою владою і має владу над своїми підданими на своїй території, за винятком усіх інших держав. Суверенітет є основою для доктрини відповідальності, громадянства та юрисдикції.⁴ Стаття 2(2) Статуту Організації Об'єднаних Націй визнає, що всі держави є рівними і суверенними, оскільки всі вони політично незалежні.

Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права передбачає, що суверенітет держав поширюється на 12 морських миль, які називаються територіальним морем (стаття 3). Відповідно до теорії, викладеної Гуго Гроцієм у його *Mare Liberum*, відповідно до міжнародного звичаєвого права було встановлено, що відкрите море не може бути привласнено жодною державою [93].

Іншими словами, жодна держава не може претендувати на суверенні права над цими регіонами. Право мирного проходу було визнано для всіх цивільних і військових кораблів усіх держав. Більше того, держави не повинні порушувати права прибережної держави, порушувати мир або становити загрозу безпеці цієї держави (Конвенція з морського права, статті 17 і 19). Концепція суверенітету згідно з міжнародним публічним повітряним правом *Cuius est solum, eius est usque ad caelum et ad inferos* («хто володіє землею, вона належить до раю й аж до пекла»).

Це красномовне латинське прислів'я вперше було використано у 13 столітті римським коментатором Аккурсіусом і згодом була введена в англійське право Вільямом Блекстоном у його «Коментарі до права Англії» (1966) [94].

Згідно з цією доктриною, власник землі був власником усього повітряного простору над нею, без будь-яких обмежень. Очевидно, що така концепція більше не діє, оскільки вона несумісна із сучасними потребами авіаційної галузі, але її варто згадати, оскільки вона була в основному прийнята до народження цивільної авіації. Ще в 1901 році французький вчений-правник Поль Фошіль написав статтю під назвою «*Le domain aerien et le reżim juridique des aerostats*», у якій посилався на Якщо ця умова не виконується, дію угоди між двома країнами може бути призупинено. Відповідно до статті 28 (а) Чиказької конвенції, «кожна Договірна держава зобов'язується, наскільки вона вважає можливим, забезпечити: її територію, аеропорти, радіослужби, метеорологічні служби та інші аеронавігаційні засоби для сприяння міжнародній аеронавігації відповідно до стандартів і практики, рекомендованих або встановлених час від часу відповідно до цієї Конвенції».

Згідно зі статтею 28 надання аеронавігаційного обслуговування є обов'язком держави, що впливає з концепції суверенітету в повітрі. Проте держава може виконати свій обов'язок безпосередньо або вирішити делегувати це завдання приватному органу, який може бути створений на її території або в сусідній державі. Делегування цих послуг можливе і навіть заохочується ІКАО, оскільки міжнародне співробітництво завжди було однією з головних цілей розробників Чиказької конвенції. Тоді уряд зберігає наглядові повноваження. Делегації між країнами необхідні з технічних і оперативних причин. Це регулярно відбувається з аеропортами, які знаходяться поблизу національних кордонів, таких як Женева, Цюрих або Лугарно в Швейцарії, або розташовані поблизу перевантажених районів.

У разі міжнародного конфлікту між державами, що впливає з надання аеронавігаційного обслуговування, необхідно знайти рішення у національному законодавстві. Це делегування може здійснюватися лише державами, і, на думку Коста, це не означає втрату суверенітету [95].

Наво вважає, що таке делегування неминуче тягне певною мірою втрату делегуючою державою суверенітету над повітряним простором на користь держави, що надає. Він пояснив свій аргумент, стверджуючи, що сама Чиказька конвенція, визнаючи концепцію суверенітету над повітряним простором, водночас закладає правову основу для такого «відмовлення»; суверенітету шляхом створення Міжнародного органу цивільної авіації, який працює над досягненням максимальної одноманітності правил і норм, що регулюють міжнародну цивільну авіацію в усьому світі, і таким чином обмежуючи свободу держав упроваджувати свої власні правила щодо повітряних операцій у їхньому повітряному просторі [96].

Захист національної безпеки був однією з основних причин утвердження концепції повного та виключного суверенітету над повітряним простором. Під час Першої та Другої світових воєн повітряні кулі та літаки використовувалися для скидання бомб на території противника. Нижче наведено приклади випадків, коли літаки були збиті через те, що вони вважалися загрозою національній безпеці суверенних держав.

27 липня 1955 року цивільний літак летів із Відня до Ізраїлю через Стамбул, коли через помилковий радіокомпас влетів у повітряний простір Болгарії. Болгарські винищувачі отримали наказ збити літак. В результаті загинули всі пасажери та члени екіпажу.²⁸ У той час дипломатичні відносини між Заходом і Східним блоком були напруженими.

Аварія сталася під час холодної війни, і результати офіційного розслідування, проведеного болгарською владою, були оскаржені урядом Ізраїлю. Спочатку Болгарія не визнала своєї відповідальності, але зрештою офіційно вибачилася і запропонувала компенсацію родичам загиблих.

20 квітня 1978 року рейс 902 Korean Airlines прямував із Парижа до Сеула, коли він випадково порушив радянський повітряний простір через несправність його навігаційного обладнання. На перехоплення зловмисника було направлено два літаки Сухого. Навіть якщо пілоти військових літаків повідомили начальству, що порушником був цивільний Boeing 747, а не військовий літак противника, їм все одно наказали його збити. Двоє пасажирів загинули, і льотчикам вдалося здійснити аварійну посадку на замерзле озеро, перш ніж усі вижили пасажери та члени екіпажу були врятовані радянськими вертольотами.

1 вересня 1983 року рейс 007 Korean Air Lines був цивільним літаком, який був збитий Радянським Союзом під час вторгнення в радянський повітряний простір. Коли літак почав відхилятися від наміченого шляху, радянські військові реактивні літаки були відправлені на перехоплення Boeing 747. Радянська влада, можливо, побоювалася, що цивільний літак був американським літаком розвідки, який літав над півостровом Камчатки.

Таким чином, підсумовуючи викладене у розділі дослідження, можна зробити такі висновки:

1. Визначена головна проблема – неефективність міжнародних організацій покликаних забезпечити безпеку повітряного руху та контроль за ним;

2. Встановлено, що міжнародні стандарти та рекомендована практика ІКАО мають рекомендаційний характер, а тому, відповідні до них норми не можна вважати імперативними;

3. Якщо припустити надання рекомендаційним нормам імперативного характеру, то можемо стверджувати про їх неефективність, адже такі норми відповідно до проаналізованих мехізмів діяльності ІКАО потребують зазвичай 2 роки, щоб початкова пропозиція щодо нового або покращеного Стандарту, Рекомендованої практики чи процедури була офіційно прийнята або затверджена для включення в Додаток або

PANS. Іноді цей термін може бути розширений або стиснутий залежно від характеру та пріоритету пропозиції, що розглядається;

4. Відповідно до результатів аудитів з авіаційної безпеки, групи, у складі яких були представники Євроконтролю та ІКАО констатували покращення в цивільній авіації України щодо забезпечення безпеки польотів над територією України, включаючи тимчасово окуповані території;

5. Для можливості передбачення розвитку подій та можливих дій Російської Федерації, вкпрай необхідний аналіз саме політичного інтересу до тимчасово окупованих територій;

6. Встановлено ключові аспекти нехтування міжнародно-правовими зобов'язаннями з боку Російської Федерації;

7. Визначено, що вже зроблені кроки міжнародними організаціями ІКАО та Євроконтроль, та проаналізовано вектори майбутньої діяльності у сфері захисту безпеки повітряного простору над окупованими територіями України.

8. За результатами постійного моніторингу після впровадження спеціальних процедур завдяки Євроконтролю було підтверджено, що небезпеки, визначені у випадку безпеки, належним чином пом'якшені та мають прийнятний рівень ризику. Наявний повітряний простір ОПР над відкритим морем регулярно використовується експлуатантами повітряних суден різних держав і регіонів. Європейська аеронавігація погодила відновлення нормального виконання польотів у повітряному просторі над Чорним морем

9. Для того, щоб Російська Федерація була включена до Таблиці недоліків аеронавігації регіону EUR за недотримання п. 2.1.1, 2.1.3 Додатку 11 ІКАО та п. 2.1.2 Додатку 15 ІКАО. Комісія Євроконтролю оновила таблицю недоліків аеронавігаційного регіону Європи та склала відповідне рішення EANPG 58/01.

10. Визначено проблемні країни, у яких виникали періоди окупації територій, відповідно до історії та сучасності - визначені результати

використання повітряного простору та отримання доступу до такого використання. У рамках питання були розглянуті: Кувейт, Південна Осетія, Палестина, Кіпр, Гіблартар, а також проведені спільні з Україною аспекти;

11. Визначено, що захист національної безпеки був однією з основних причин утвердження концепції повного та виключного суверенітету над повітряним простором. Відповідно до такого висновку, проаналізовано низку справ та відповідних рішень судів різної юрисдикції.

РОЗДІЛ 3

МЕХАНІЗМИ ЗАХИСТУ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ УКРАЇНИ У СФЕРІ КОНТРОЛЮ ТА РЕГУЛЮВАННЯ ПОЛЬОТІВ У ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРИ НАД КРИМОМ ТА ЧОРНИМ МОРЕМ

3.1. Міжнародно-правові інструменти забезпечення контролю над повітряним простором тимчасово окупованих територій України

Регулювання повітряного простору відбувається через так звані FIR , а район Чорного моря та Криму регулюється Сімферопольським РПП, деталі розкриті у A40-WP/170 ATM ASPECTS AND SAFETY ISSUES IN THE SIMFEROPOL FIR а саме: Україна продовжує безпечно надання аеронавігаційних послуг та впроваджує їх крок за кроком для нормалізації потоків повітряного руху над відкритим морем у межах Сімферопольської РПП в інтересах міжнародної цивільної авіації. Однак, Державіаслужба вважає, що консолідовані зусилля значно об'єднують нормалізацію польотів у зазначених регіонах [65].

Натомість, у джерелах виконавчих органів України висвітлюється те, що у зв'язку з неможливістю гарантувати безпеку польотів безпосередньо до міст Криму Державіаслужбою України, починаючи з 12 березня 2014 року і до особливого розпорядження, закриті аеродроми Сімферополь та Севастополь (Бельбек). Повітряний простір над територією півострова Крим закритий від поверхні землі до ешелону польоту 290 (8500 м) [67].

Тому виникає питання, чи дійсно Україна взмозі контролювати повітряний рух над тимчасово окупованими територіями, чи вона його контролює де-юре, а де-факто – не має змоги.

Через захоплення Російською Федерацією органів ОПР, розташованих на Кримському півострові виникло питання хто ж наразі координує та обслуговує польоти у цьому районі. Відповідь я знайшла проаналізувавши міжрегіональну угоду країн Чорноморського регіону та Поправку ICAO до Європейського аеронавігаційного плану EUR/NAT 96/38-ATS від 17.02.1997.

Також, відповідно до інформації, викладеної у документі із впровадження Єдиного європейського неба в Україні (LSSIP - UKRAINE Local Single Sky ImPlementation), у якому йдеться про проведення Україною ряду заходів для забезпечення обслуговування повітряного руху, заходів з авіаційного пошуку та рятування, підвищення надійності та якості авіаційного повітряного радіозв'язку, контролю за засобами спостереження.

Наразі повітряний простір над Чорним морем та Азовським морем координується Одеським та Дніпровським РПП, а, отже органи ОНР, розташовані Російською Федерацією у Криму виконують неправомірні дії, які можна трактувати як незаконне захоплення повітряного простору та його використання з метою порушення територіальної цілісності України та міжнародно-правових норм регулювання повітряного простору відповідно до міжнародних договорів про відкрите небо та інших. Натомість дії України повністю відповідають Чиказькій конвенції, стандартам ІСАО та рекомендованій практиці (SARPs), а також іншим міжнародним угодам [49].

Також, грубим порушенням міжнародного права є польоти російськими авіакомпаніями над Кримом, де Україною встановлена заборонена для польотів зона UKP35. Російська Федерація натомість забезпечила функціонування підприємства обслуговування повітряного руху «Кримаеронавігацію» для забезпечення незаконного обслуговування польотів. З боку України всі польоти повітряних суден в межах забороненої зони є предметом правозастосування, за кожний проліт над зазначеною забороненою зоною накладаються штрафи, які РФ ігнорує. У разі виникнення загрози щодо національної безпеки, суверенітету над повітряним простором України, територіальної цілісності України або під час збройного конфлікту, проведення спеціальних операцій, пов'язаних із збереженням територіальної цілісності України та конституційного ладу, заборонені зони розробляються Украероцентром за запитом Генерального штабу ЗС України та/або Служби безпеки України, погоджуються з ними та встановлюються Державіаслужбою [70].

Мені вдалось поспілкуватись з фахівцями Юридичного департаменту Державної авіаційної служби України, які розповіли про механізми та умови штрафування авіакомпаній, які виконують польоти над закритими Україною територіями. Натомість на їх думку, немає механізму, який би забезпечив стовідсоткове притягнення до відповідальності авіакомпаній Російської Федерації.

В цілому, Державна авіаційна служба України у відповідь на запит Бі-бі-сі відповіла, що позиція Києва у цьому питанні тверда – небо у РПІ Сімферополь контролюється Україною. В українській державній авіаслужбі Бі-бі-сі пояснили, що "зараз над територією Кримського півострова, територіальними водами України, у повітряному просторі без вертикальних обмежень встановлена заборонена для польотів зона [41].

Україна ж у рамках своєї юрисдикції відповідно до норм міжнародного права заборонила зліт-посадку з аеропорту «Сімферополь» всім авіакомпаніям і закрила повітряний простір над усією територією півострова. Функції Сімферопольського РПІ було покладено на Дніпровський РПІ та Одеський РПІ Укрероруху відповідно до меж, зазначених у «Збірнику аеронавігаційної інформації України». (мал.5)

Після провадження цих заходів, за кожним виявленим фактом порушення правил та порядку використання повітряного простору України над тимчасово окупованою АР Крим Україна виписує російським авіакомпаніям штрафи, адже польоти в закритих зонах, це склад злочину за статтею 334 Кримінального кодексу України (порушення правил міжнародних польотів – КР), законодавства в'їзду-виїзду з окупованої території та ще низки законів.

Важливо зазначити, що відповідно до міжнародного права, прятатись до відповідальності можуть виключно авіакомпанії, які здійснюють польоти (мал. 8) , але ніяк не держави, крім того існує й умова виконання польотів цією ж авіакомпанією до інших країн, які не підтримують виконання таких польотів, або накладення санкцій при здійсненні польотів

повітряним судном, на якому виконувались польоти в заборонених зонах. У такому разі, держава, на території якої зафіксовано авіакомпанію- порушника або таке повітряне судно, повинна накласти санкції або арешт на повітряне судно з подальшим його переданням країні, якій було завдано шкоду.

Відповідно до цього механізму та даних Державної авіаційної служби України, авіакомпанії Російської Федерації, які здійснюють польоти до Криму, мали б бути притягнені до відповідальності, але не всі механізми досконалі та мають свої прогалини.

Оскільки стягнути штраф практично неможливо через відсутність активів цих компаній на території України, спочатку відомості про факти порушень передавались до міжнародних інстанцій, що мали можливості стягнути штрафи з російських авіакомпаній (Арешт зарубіжних активів російських та індивідуальні санкції щодо їхніх власників), натомість згодом російські авіакомпанії почали створювати дочірні компанії, які літають виключно в межах РФ, що зумовлює неможливість їх штрафування. Наступним кроком стала фіксація Україною конкретних літаків та направлення інформації про них у відповідні органи для накладання штрафів, але і такий шлях вирішення питання не допоміг, адже російські авіакомпанії почали відправляти конкретні літаки в заборонені Україною зони, а також повістю ігнорують заборонені зони.

Можливим вирішенням проблеми може стати визнання дочірньої компанії - неповноцінною частиною материнської авіакомпанії, тобто такою, за чий діяння відповідальність несе виключно материнська компанія. Таким чином стане можливим притягнення до відповідальності авіакомпанії в інших країнах, до яких материнська компанія виконує польоти. Натомість, виникне й інша проблема, а саме -деякі літаки, які Прокуратура АРК і Севастополя просила оголосити в міжнародний розшук, були передані в лізинг російським перевізникам зі США та ЄС.

Цей складний механізм був прокоментований фахівцем з повітряного права Андрія Гука, він вважає, що подібний арешт повітряного судна на

міжнародному рівні – це ноу-хау, адже з морськими суднами такі приклади були, але з авіацією – це інша структура, яка має намір жити у світі й домовлятися. Навіть якби Україна звернулася в ІСАО щодо порушень Росією, то процедура перемовин настільки тривала, що покарання, яке передбачене Чиказькою конвенцією (Конвенція про міжнародну цивільну авіацію), наприклад, виключити Росію і російські авіакомпанії з міжнародних перельотів, такого прецеденту не було, і це багато років шляху. Такі дії, швидше, показують політичну волю України, ніж дійсно призведуть до того, що російські компанії перестануть літати. Сімферопольський аеропорт має величезну важливість, авіакомпанії туди літатимуть. Росія їх підтримуватиме, поки зможе, це питання стратегічної важливості, а не питання заробітку цих окремих компаній.

Російські ж авіакомпанії, всупереч забороні, продовжують літати в Крим на порушення міжнародних норм. Під впливом РФ знаходиться й Сімферопольський РП, який продовжує координувати польоти у заборонених Україною зонах.

Вагомим важелем впливу на міжнародну спільноту з боку Росії – є регулювання повітряних потоків з та до Південно-Східної Азії, це зумовлює неможливість протидіяти РФ, через можливі наслідки.

У ході висвітлення питання були знайдені такі дані порушень Російською Федерацією закритої зони повітряного простору:

- порушення, пов'язані з тимчасовою окупацією АР Крим виконанням польотів в межах забороненої зони UK-P35 та виконанням регулярних перевезень до/з закритих аеропортів АР Крим авіакомпаніями РФ всупереч вимог п.2.1. Глави 2 Додатку 11 «Обслуговування повітряного руху» до Чиказької конвенції – 37491 випадок;

- порушення, пов'язані з проведенням АТО та виконання польотів в акваторії Чорного та Азовського морів (у більшості неідентифіковані та безпілотні літальні апарати) – 255 випадків;

- порушення, пов'язані з незаконним встановленням радіозв'язку з нелегітимною станцією «Сімферополь-контроль» (невихід на радіозв'язок екіпажів ПС) в районах відповідальності Одеського та Дніпропетровського РПП - 82 випадки;

- порушення, пов'язані з порушенням порядку перетинання державного кордону, використання повітряного простору без відповідного дозволу, використанням забороненого чи обмеженого до використання повітряного простору – 106 випадків [58].

3.2. Відповідальність в рамках «подвійної» юрисдикції в управлінні повітряним простором над Кримом та Чорним морем

Нині на міжнародній арені триває конфлікт між Російською Федерацією та Україною. В рамках конфлікту всі сфери діяльності України потребують захисту та контролю. Розглядаючи управління повітряним рухом та контроль повітряного простору, можна спостерігати несанкціоноване втручання Росії у національну діяльність України.

Безсумнівно Російська Федерація порушує низку норм міжнародного права, всі заключенні з Україною договори, норми, якими керуються міжнародні організації, де Російська Федерація є членом, та інші домовленості з державами. Натомість Україна взяла на себе відповідальність за контроль повітряного простору над окупованими територіями. А це, на перший погляд, означає, що у разі виникнення авіакатастрофи, або іншого лиха, Україна буде відповідальною перед міжнародною спільнотою не тільки за розслідування, а й за притягнення до відповідальності винних осіб, а також нестиме іншу відповідальність у вигляді можливих санкцій, за події, які сталися у «контрольованому» повітряному просторі.

З іншого боку, за ситуацію, яка виникає на борту повітряного судна відповідальність несе країна, де таке судно зареєстроване. А за проліт у заборонених зонах відповідає виключно авіакомпанія, яка здійснила такий проліт, а не держава, під чією юрисдикцією літає повітряне судно.

Виходячи з вищезазначеного, доцільно розглянути прецедент щодо відповідальності у випадку авіакатастроф та інших незаконних втручань у регулювання та організацію повітряного простору.

Одним з таких прецедентів є МН-17 збитий над Донецьком. Починаючи з огляду фундаментальних основ, згідно з п. «а» ст. 9 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. (Чиказька конвенція), кожна Договірна держава, з міркувань військової необхідності або суспільної безпеки, може обмежити або заборонити на однаковій основі польоти повітряних суден інших держав над певними зонами своєї території за умови, що стосовно цього не буде проводитися ніякого розрізнення між зайнятими в регулярних міжнародних повітряних сполученнях повітряними суднами цієї Держави та повітряними суднами інших Договірних держав, зайнятих в аналогічних сполученнях. Такі заборонені зони мають розумні розміри й місце знаходження з тим, щоб без необхідності не створювати перешкод для аеронавігації. Таким чином, суть цієї норми полягає не в обов'язку заборонити польоти, а у вимогах обережно застосовувати такі заборони на певних умовах, в певних зонах і з виконанням вимоги «без необхідності не створювати перешкод для аеронавігації». Відсутність абсолютизації обов'язку закрити небо для польотів пов'язано, перш за все, з економікою рейсів.

Цитуючи експертку Олену Доспехову «Польоти над конфліктними регіонами давно стали нормальною практикою для комерційної авіації. Для порівняння, регулярне сполучення діє над Іраном, Сирією, Лівією та іншими «гарячими точками». Офіційно країни закривають своє небо тільки у виняткових випадках» [60].

Причиною такого явища є комерційне питання у забезпеченні польотів, адже обліт забороненої території є надто затратним та потребує додаткових витрат на паливо, надання аеронавігаційних послуг над транзитними зонами та іншими витратами. Крім того, місце має нестиковка між рейсами, що створює додаткові проблеми для пасажирів, яким не вигідно

витрачати кошти на занадто довгий та незручний маршрут. Тому, авіакомпаніям вигідніше обирати оптимальні маршрути.

Як результат, безпека коштує дорого, та не всі готові витрачати на неї кошти. Як зазначає Доспехова, сучасний світ відкинув концепцію абсолютної безпеки та прийшов до концепції «прийнятного» (допустимого) ризику.

У п. 6.3, 10.6 ІКАО Doc 9554-AN/932 щодо заходів безпеки, що приймаються у зв'язку з військовою діяльністю, потенційно небезпечною для здійснення польотів цивільних повітряних суден, використовуються формулювання відповідно: «у тому випадку, коли цивільним повітряним судам дозволено пролітати через район військової діяльності...» і «якщо польоти цивільних повітряних суден через район конфлікту дозволені...». Це означає, що заборона на польоти через район військової діяльності не є абсолютною.

За п. 3.2 Настанов, видами військової діяльності, яка може створювати загрозу цивільним повітряним суднам і яка повинна координуватися з органами обслуговування повітряного руху (ОПР), є наступні: а) навчальні стрільби або випробування будь-якого виду зброї класу «повітря-повітря», «повітря-земля», «земля-повітря» або «земля-земля», які здійснюються у певному районі або здійснюються таким чином, що це може зачіпати цивільний повітряний рух; б) деякі дії військових повітряних суден, наприклад, повітряні паради, тренувальні польоти чи навмисні скиди предметів або авіадесантників; с) запуск і повернення космічних кораблів; d) операції в конфліктних районах або в районах потенційних військових конфліктів, якщо вони становлять потенційну небезпеку для цивільного повітряного руху.

Разом з тим, згідно з п. 2.16.1 Настанов, підготовка до діяльності, що створює потенційну небезпеку для цивільних повітряних суден над територією держав або над відкритим морем, узгоджується з відповідними повноважними органами ОПР. Ця координація здійснюється досить завчасно для забезпечення своєчасної публікації інформації про таку діяльність...

Якщо відповідний повноважний орган ОНР знаходиться не в тій державі, де розташована організація, яка планує таку діяльність, координацію спочатку слід здійснювати через повноважний орган ОНР, відповідальний за повітряний простір над державою, де ця організація розташована.

Таким чином, якщо РФ планувала надати бойовикам РЗК «Бук», вона повинна була через свій (російський) орган ОНР повідомити про це український ОНР, який міг би враховувати це під час прийняття чергових рішень про закриття повітряних коридорів. Тому, якщо в ході розслідування буде встановлено отримання бойовиками «Бука» з РФ, то це однозначно доведе провину РФ за порушення правил безпеки цивільної авіації. До того ж, за деякими даними, російському ОНР було рекомендовано обмежити висоту польотів 13.000 метрів, про що українська сторона повідомлена не була.

І навіть якщо бойовики незаконно захопили «Бук» в українській військовій частині, відповідальність за це все одно лежить на РФ, оскільки неодноразово встановлено, що держава, яка фактично контролює територію, несе за неї відповідальність. Так, у рішенні у справі «Лоїзиду проти Туреччини» Європейський суд з прав людини (далі – ЄСПЛ) зазначив, що поняття «юрисдикція» не обмежується національною територією держав-учасниць Конвенції: згідно з відповідними принципами міжнародного права, відповідальність будь-якої держави може виникнути і тоді, коли ця держава в результаті військових дій (законних або незаконних) здійснює ефективний контроль над районом за межами власної території. Згідно з п.п. 341, 382 рішення від 08.07.2004 ЄСПЛ у справі «Ілашку та інші проти Молдови та Росії», з позиції Суду, у Молдови було мало шансів встановити контроль над Придністров'ям, враховуючи те, що режим підтримувався РФ економічно, політично і військовими засобами. У світлі всіх цих обставин Суд вважає, що відповідальність РФ настає у зв'язку з незаконними діями придністровських сепаратистів, враховуючи підтримку цих дій з боку РФ.

Згідно з п. 10.3 Настанов, ґрунтуючись на наявній інформації, держава, що відповідає за обслуговування повітряного руху, має визначити географічний район конфлікту, оцінити небезпеку або потенційну небезпеку для виконання польотів цивільних повітряних суден міжнародної авіації та визначити, чи слід уникати польотів у районі конфлікту або через нього, або польоти можуть продовжуватися за умови дотримання певних вимог.

Отже, українське авіаційне керівництво, виходячи з наявної інформації, виконало всі зазначені вимоги. Проте ключовою фразою в цій нормі є «ґрунтуючись на наявній інформації». Оскільки РФ, всупереч вимогам п. 2.16.1 Настанов, не проінформувала українське авіаційне керівництво про наміри застосовувати РЗК «Бук», українська сторона не знала та не могла знати про небезпеку для цивільних суден на висотах польоту більше 10.000 метрів.

У цьому сенсі цілком можна погодитися з позицією Міністра закордонних справ України П. Клімкіна, який 13.10.2015 заявив: «ще можна уявити, що можна придбати автомат Калашникова на чорному ринку, набагато складніше придбати броньований транспортний засіб або танк на чорному ринку, але повністю неможливо придбати новітній протиповітряній ракетний комплекс...».

До аналогічних висновків можна дійти, виходячи із зобов'язань держав-учасниць Конвенції 1971 р. про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреальська конвенція). Згідно з п. 1 ст. 10 Конвенції, договірні Держави, відповідно до міжнародного права і національного законодавства, прагнутимуть вживати усіх практично здійсненних заходів з метою запобігання злочинів, згаданих у ст. 1 цієї Конвенції (до таких злочинів належать, зокрема, і руйнація повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, у тому числі в польоті). Як свідчать відомості, наведені вище, офіційна влада РФ знала про підготовку незаконної стрільби по повітряним цілям з фактично контрольованої РФ території, але нічого не зробила для запобігання цьому злочину.

До речі, Монреальська конвенція певним чином вказує шлях до судового розслідування цієї трагедії в умовах блокування РФ та створення Міжнародного трибуналу. Так, згідно з п. 1 ст. 14 Конвенції, спір із застосування Конвенції може бути переданий до Міжнародного Суду (далі – МС) ООН в Гаазі.

Свого часу МС вже вирішував, що спори щодо обставин руйнування повітряних суден знаходяться у юрисдикції цього суду. Однак, при ратифікації цієї Конвенції 19.02.1973 СРСР (а тепер РФ), відповідно до п. 2 ст. 14 Конвенції, зробив застереження, що не пов'язаний п. 1 ст. 14 Конвенції. Тим не менш, це все одно краще, ніж створювати паралельні суди, оскільки невідомо, як поставляться до них інші країни. У випадку розгляду справи у МС, його рішення визнають усі країни, які не робили застереження за п. 2 ст. 14 Конвенції і які потім зможуть (будуть зобов'язані) виконувати рішення МС та будувати відносини з РФ у межах Конвенції на двосторонньому рівні (ст. 6, 8 Конвенції).

Варто також зазначити, що одразу після загибелі борту МН17 у російських ЗМІ з'явилася інформація про те, що саме Україна взяла під контроль «Буків» небо над Донбасом, а «в ополченців такої зброї немає і бути не може». Однак, по-перше, ЗС України не здійснювали дій щодо ураження цілей у повітрі на Донбасі, бо в цьому не було військової потреби, адже проросійські бойовики на той момент не атакували українські сили з повітря. Як зазначає Ю. Латиніна, «українцям у зоні АТО попросту не було сенсу використовувати ППО, оскільки бойової авіації у сепаратистів поки ще немає».

По-друге, і це, можливо, найголовніше, десятках країн РЗК знаходяться на плановому бойовому чергуванні з охорони власного повітряного простору, і це не вважається небезпекою для польотів цивільної авіації. Зазначене пов'язане із тим, що коли ЗРК охороняє власний повітряний простір, то екіпаж такого ЗРК має можливість розпізнавати повідомлення транспондери цивільного борта (на запит «свій-чужий»), і це

унеможлиблює помилкове наведення на цивільний літак, який знаходиться у повітряному просторі певної країни на законних засадах. Якщо ж екіпаж ЗРК потрапляє у склад незаконного озброєного формування та/або потрапляє на чужу територію (як у зазначеному випадку російський «Бук» на території України), то такий екіпаж не має можливості користуватися такою системою розпізнавання, і ймовірність помилки збільшується у сотні та тисячі разів. Тому діяльність українських ЗРК, навіть якщо вона здійснювалася, не є незвичайною і не потребувала незвичайних заходів безпеки. А діяльність неукраїнських ЗРК є незаконною, а за тяжкими наслідками – злочинною, тому потребувала запобіжних заходів, як мінімум відповідно до Монреальської конвенції.

Таким чином, невідповідність дій РФ Настановам ІКАО Doc 9554-AN/932 та Монреальській конвенції 1971 р. щодо інформування та запобігання злочинам проти об'єктів цивільної авіації створила умови, коли українська сторона не могла прийняти об'єктивне рішення про закриття/не закриття повітряного простору на Донбасі, оскільки не знала і не могла знати про плановане злочинне використання потужних РЗК незаконними озброєними формуваннями. Виходячи зі своєї фактичної юрисдикції над контрольованими проросійськими бойовиками територіями, РФ не тільки не повинна була заохочувати використання даного озброєння, а прямо запобігати його використанню («прагнути вживати усіх практично здійсненних заходів з метою запобігання злочинів», Монреальська конвенція).

У результаті бачимо, що за таких умов Україна не буде відповідальна через те, що не існує жодних правових підстав відповідальності за авіарейс МН17, тому виникає питання: за що саме Україна взяла на себе відповідальність перед міжнародною спільнотою у конфлікті з РФ?

Знайти відповідь досить складно, адже наразі польоти над Окупованими територіями України відбуваються у «подвійній юрисдикції», і не зовсім зрозуміло чи обидві країни, які зокрема через політичну боротьбу

взяли на себе відповідальність, - готові реально відповідати у випадку необхідності.

До виникнення подвійної юрисдикції причетні не тільки сторони-учасники конфлікту, але й інші суб'єкти міжнародного права, адже вони невзможі контролювати ситуацію. Наприклад, видані аудиту Євроконтролю мають виключно констатуючий характер та не мають жодного впливу на Російську Федерацію. ІСАО у свою чергу, виявляє велику стурбованість з приводу конфлікту та безпеки польотів, натомість за 7 років конфлікту - немає ніяких змін, тільки видання рекомендацій. Я вважаю, що ця ситуація склалась в силу історії та впливовості Російської Федерації. Адже проаналізувавши прецеденти окупації в історії, можна дійти до висновку, що у більшості окупацій, активну участь «визволення» приймала й Росія, яка в результаті ставала окупантом та активно впроваджувала свій лад на захоплених територіях.

Також, цікавим є те, що конфлікт контролю повітряного простору над Чорним морем та Кримом для деяких є бізнесом. Наприклад, на світовому ринку аеронавігаційних послуг існує дві великі організації- компанії Jeppesen (підрозділ корпорації Boeing) і Lido (входить в Lufthansa group). У РФ діють системи обох компаній, а їх використання – виключно побачання тієї чи іншої авіакомпанії. Судячи з інформації, яку ВВС надали діючі пілоти цивільної авіації, російські компанії, які літають до Криму, використовують систему Lido, а не Jeppesen. Це зумовлено тим, що система Jeppesen не дозволяє користувачеві скласти план польоту в РПІ Сімферополь. У розробці Lufthansa Systems, яка розробила і підтримує систему Lido – суворо дотримуються положень Додатку 15 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Тому бачимо дійсно ніяк не відрегульовану ситуацію, яка склалася в Криму і над Чорним морем.

Крім того, в Lufthansa Systems пояснили, що пілоти можуть подавати польотні плани у будь-яку аеронавігаційну службу. За словами представника компанії, користувач має можливість змінювати список аеронавігаційних

центрів, аеропортів та інших учасників повітряного руху, додаючи в нього свої власні за тим же принципом, за яким змінюється телефонна книга в смартфоні. Це забезпечує гнучкість протягом польоту [79].

Якщо аналізувати позиції міжнародних організацій, то Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) офіційно підтвердила належність повітряного простору над Кримом Україні. Контроль та забезпечення безпеки на цій ділянці повинен втілювати тільки «Украерорух». З цим погодились й у Eurocontrol - Європейська організація з безпеки повітряної навігації. Згодом приналежність Сімферопольського РПП Україні підтвердило у своєму бюлетені і Європейське агентство з безпеки польотів (EASA).

До того ж, Росія та Україна є членами ООН, а статтею 2 Статуту ООН визначено, що всі члени Організації Об'єднаних Націй утримуються в їх міжнародних відносинах від загрози силою або її застосування проти територіальної недоторканності або політичної незалежності будь-якої держави, так і будь-яких інших дій, несумісних з Цілями Об'єднаних Націй. Далі, відповідно до ст.3 Заключного акту Наради з безпеки та співробітництва в Європі 1975 року, держави-учасниці розглядають як непорушні всі кордони одна одної, і тому вони будуть утримуватися зараз і в майбутньому від будь-яких зазіхань на ці кордони. Тобто, РФ порушила основоположні принципи членства ООН своїми діями та продовжує порушувати ряд міжнародних норм.

Проаналізувавши конфлікт юрисдикцій можна сказати, що він породив за собою низку проблем та порушень спричинених державою-агресором. Щодо міжнародних санкцій, як ми бачимо, Російська Федерація не намагається виправити ситуацію, а з плином часу тільки відгороджується від відповідальності та припинення своїх дій на тимчасово окупованих територіях. Ситуацію також розбурюють й організації, які, через матеріальний інтерес заохочують державу-агресора продовжити використовувати окуповані території у своїх цілях та стверджувати, що вони є територією Російської Федерації. Створення власних законодавчих,

виконавчих органів не дає права стверджувати про приєднання до РФ та автономії територіям, шляхом підривання цілісності України, - це є порушенням норм міжнародного права, а саме його базовим принципам та суперечить нормам гуманітарного права через недотримання правил ведення війни, а також ведення її на територіях України в цілому.

До того ж, навмисне примусове використання повітряного простору іншої країни є новим в історії людства та потребує створення нових механізмів захисту такого простору, а також реакції міжнародної спільноти з подальшим активним втручанням у агресію РФ проти України.

Розглянемо ситуацію з іншого боку, якщо конкретизувати відповідальність, то доцільно використати порівняльний метод, для порівняння представлених позицій України, РФ та міжнародної спільноти.

Спочатку порівняємо відповідальність України - перш за все доцільно згадати про наділення юрисдикцією від ІСАО та Євроконтролю, та безсумнівне дотримання позицій щодо організації повітряного руху Україною. У такому випадку Україна відповідальна за безпеку повітряного руху відповідно до міжнародного права.

Щодо Росії, то вона вважається державою-окупантом, відповідно до Четвертої Женевської конвенції, окупація регламентується чотирма основними принципами міжнародного права, одним з них, який доцільно використати у розрізі питання контролю повітряним рухом є: «Держава-окупант не має права використовувати свою владу для експлуатації населення або ресурсів окупованої території на користь свого власного населення та території.». Звідси бачимо пряме порушення основного принципу, тому що держава-окупант прямо використовує ресурси Кримського півострову та тимчасово окупованих територій у своїх цілях, на користь розвитку економіки країни [53].

На державу, що окупує, покладається відповідальність за відновлення громадського порядку та безпеки. Кримінальне законодавство окупованої території залишається чинним за винятком випадків, коли воно може бути

припинене або скасоване державою, що окупує, якщо відповідні норми становлять загрозу безпеці останньої або суперечать міжнародним стандартам. Будь-які постанови окупаційної влади, що передбачають кримінальну відповідальність, набирають чинності лише після опублікування та доведення до відома населення місцевою мовою. Дія таких ухвал не повинна мати зворотної сили.

Щодо відповідальності, Рижий В.І. зазначає, що якщо умисне порушення норм та принципів права (наприклад, вторгнення військового розвідувального літака в повітряний простір іноземної держави) розглядати як делікту, то ненавмисне їх порушення не дає підстав вважати державою-правопорушника делінквентом. Інакше кажучи, не всяке правопорушення слід кваліфікувати як делікту. Наприклад, вліт цивільного повітряного судна без дозволу на повітряне простір іншої держави через помилку в пілотажі або погані метеорологічні умови вважається правопорушенням: порушено принцип державного суверенітету над повітряним простором. У той же час немає жодних підстав вважати таке порушення, бо тут немає жодного наміру. Тому чи неможливо правильно вважати, що міжнародне правопорушення є завжди винним порушенням норм, що спричинило шкідливе порушення іншій державі, і що без вини не може бути правопорушення, а отже, і немає міжнародно-правової відповідальності. У силу викладеного доводиться не погоджуватися із твердженнями у тому, що термін «делікт» цілком можна застосувати як специфічний термін міжнародного права, рівнозначний загальноправовому поняттю «правопорушення». Ми схильні підтримати думку Д.Б. Левіна, який стверджує, що «серед міжнародних деліктів, що здійснюються державами, необхідно розрізняти звичайні міжнародні правопорушення та найважчі міжнародні правопорушення; які можуть бути названі міжнародними злочинами» [61].

У цьому випадку бачимо порушення норм, аджеза даними Державної авіаційної служби та правоохоронних органів, Російська Федерація

підвищила посади особам, раніше працюючим у диспетчерських центрах, які залишились на окупованих територіях.

Саме тому, основним механізмом для забезпечення справедливості з боку України є введення санкцій проти Росії, виписування штрафів за польоти у заборонених зонах, яке було розглянуте у попередньому підрозділі, прагнення визнання позиції праведними та пошук допомоги серед інших держав та міжнародних організацій. В цілому така позиція є вірною, але, на мою думку пасивною, адже нічого не відбувається. Наприклад за даними Державної авіаційної служби України, було виписано ... штрафів (вставить данніе) з них жоден не сплачено. До відповідальності вдалось притягнути тільки іноземні компанії, які літали спочатку до Криму, потім до України та інших держав, які визнають окупацію територій України.

Також, важливо зазначити, що відповідно до міжнародного права, прятатись до відповідальності можуть виключно авіакомпанії, які здійснюють польоти, але ніяк не держави, крім того існує й умова виконання польотів цією ж авіакомпанією до інших країн, які не підтримують виконання таких польотів, або накладення санкцій при здійсненні польотів повітряним судном, на якому виконувались польоти в заборонених зонах. У такому разі, держава, на території якої зафіксовано авіакомпанію- порушника або таке повітряне судно, повинна накласти санкції або арешт на повітряне судно з подальшим його переданням країні, якій було завдано шкоду.

Відповідно до цього механізму та даних Державної авіаційної служби України, авіакомпанії Російської Федерації, які здійснюють польоти до Криму, мали б бути притягненні до відповідальності, але не всі механізми досконалі та мають свої прогалини.

Отже, проаналізувавши метріали розділу, доцільно визначити такі висновки:

1. Російська Федерація скориставшись внутрішнім положенням влади в Україні захопила стратегічно важливі об'єкти та контроль над

повітряним простором України, при цьому не дотримавшись норм які регулюють явище окупації;

2. З боку виконання польотів над окупованими територіями відповідальність мають понести авіакомпанії, які ці польоти виконують, але механізм притягнення до відповідальності не є досконалим, тому через прогалини він не працює, допомогти вирішити питання може перегляд міжнародних та національних норм завдяки яким зявиться можливість притягувати до відповідальності материнські авіакомпанії за дії дочірніх авіакомпаній;

3. Оскільки стягнути штраф практично неможливо через відсутність активів цих компаній на території України, спочатку відомості про факти порушень передавались до міжнародних інстанцій, що мали можливості стягнути штрафи з російських авіакомпаній (Арешт зарубіжних активів російських та індивідуальні санкції щодо їхніх власників), натомість згодом російські авіакомпанії почали створювати дочірні компанії, які літають виключно в межах РФ, що зумовлює неможливість їх штрафування. Наступним кроком стала фіксація Україною конкретних літаків та направлення інформації про них у відповідні органи для накладання штрафів, але і такий шлях вирішення питання не допоміг, адже російські авіакомпанії почали відправляти конкретні літаки в заборонені Україною зони, а також повістю ігнорують заборонені зони;

4. Експерти міжнародного повітряного права вважають ситуацію, яка склалась безвихідною, та вбачають єдине неможливе рішення – виключення Росії та російських авіакомпаній з міжнародних перельотів, що покаже політичну волю України, натомість може призвести до певних наслідків;

5. Сімферопольський аеропорт має величезну важливість, авіакомпанії туди літатимуть. Росія їх підтримуватиме, поки зможе, це питання стратегічної важливості, а не питання заробітку цих окремих компаній;

6. Відповідальність за польоти у закритих зонах питання не однозначне, і має розглядатися в декількох аспектах: відповідальність авіакомпаній за польоти у закритих зонах, відповідальність Російської Федерації за впровадження своєї політики, відповідальність України за забезпечення безпеки повітряного простору, відповідальність аеронавігаційних провайдерів за бізнес зроблений на двозначності надання аеронавігаційних послуг в залежності від замовника.

ВИСНОВКИ

У ході науково-дослідницької роботи було комплексно досліджено міжнародно-правове регулювання повітряного простору та контролю безпеки у ньому, що являє собою частину дисципліни міжнародного повітряного права. Завдяки комплексному дослідженню визначено проблематику питання на прикладі України та інших держав, особливу увагу приділено Україні.

Відповідно до мети і поставлених завдань у роботі було досягнуто поставлену мету, а саме, зроблені висновки по задачам:

1. Проаналізовано правовий статус та режим повітряного простору України, завдяки чому сформульовано висновок, що у міжнародному праві відсутнє узагальнене єдине значення поняття «правовий режим повітряного простору», саме тому такий режим доцільно розглядати, як сукупність елементів, які розкривають його зміст, також у ході роботи встановлено. Що змістом правового режиму повітряного простору є такі елементи: елементи, які закріплюють необхідний обсяг прав та обов'язків членів льотного екіпажу ПС, елементи, які встановлюють відповідальність за шкоду нанесену у результаті виконання польоту або підготовки до нього, а також встановлюють порядок відшкодування такої шкоди; елементи, які виокремлюють напрям виконання внутрішніх та міжнародних польотів;

2. Визначено особливості режиму повітряного простору над тимчасово окупованими територіями України, завдяки всебічному розгляду режиму повітряного простору над Кримом та Чорним морем, досягнуто висновку, що Україна, на жаль, частково втратили контроль над повітряним простором окупованих територій, натомість механізм допуску повітряних суден у повітряний простір не тимчасово окупованих територій – контролюється так само, як і в період до окупації, тим не менш де юре констатовано виключний суверенітет України над окупованими територіями встановлений низкою договорів на міжнародних актів;

3. Охарактеризовано особливості правового режиму та статусу повітряного простору над Кримом та Чорним морем в межах контролю

України, у рамках якого проаналізовано національну нормативно-правову базу та визначено, що всі надані правила стосуються спільної теми: визначення, регулювання та безпеки повітряного простору України, (включно з Кримом та окупованими територіями), а також мають на меті конкретизацію відповідних аспектів на різних рівнях регулювання;

12. Проаналізовано практику ІКАО щодо регулювання повітряного руху над окупованими територіями, завдяки чому можна побачити вектори майбутньої діяльності у сфері захисту безпеки повітряного простору над окупованими територіями України. також, аргументовано позицію ІКАО відносно тимчасово окупованої території України, у якій йдеться про те, що ІКАО підтвердила неподільність повітряного простору України і належність РПП Сімферополь до сфери відповідальності України та опублікувала рекомендації для користувачів повітряного простору щодо обмеження планування польотів у Сімферопольському РПП;

4. Проаналізовано практику EUROCONTROL при забезпеченні авіаційної безпеки в період окупації, особливу увагу наділено тому факту, що Російська Федерація не входить до складу ЄВРОКОНТРОЛЮ, а відтак ЄВРОКОНТРОЛЬ не може їй надавати жодних прямих рекомендацій щодо організації польотів, у тому числі до Криму. Однак це не звільняє російську сторону від відповідальності за порушення вимог міжнародного повітряного права та протиправне надання аеронавігаційного обслуговування для польотів до/з аеродромів на території АР Крим російським авіакомпаніям;

5. Розглянуто прецеденти контролю авіаційної безпеки і регулювання повітряного простору в умовах агресії в інших країнах, та визначено режим повітряного простору в таких країнах після окупації, завдяки чому можна побачити розвиток подій щодо тимчасової окупації територій різних державах, та чим така окупація закінчилась, як приклад Кіпр, де повітряний простір розділений на 3 юрисдикції та регулюється різними державами, або ж Південна Осетія, де де юре юрисдикція Грузії, а де факто – Російської Федерації;

6. Комплексно досліджено міжнародно-правові інструменти забезпечення контролю над повітряним простором тимчасово окупованих територій України, завдяки дослідженню визначено, що Російська Федерація скориставшись внутрішнім положенням влади в Україні захопила стратегічно важливі об'єкти та контроль над повітряним простором України, при цьому не дотримавшись норм які регулюють явище окупації;

7. Визначено та розкрито відповідальність у рамках «подвійної» юрисдикції в управлінні повітряним простором над Кримом та Чорним морем, з боку виконання польотів над окупованими територіями відповідальність мають понести авіакомпанії, які ці польоти виконують, але механізм притягнення до відповідальності не є досконалим, тому через прогалини він не працює, допомогти вирішити питання може перегляд міжнародних та національних норм завдяки яким зявиться можливість притягувати до відповідальності материнські авіакомпанії за дії дочірніх авіакомпаній

У ході дослідження теми визначено головну проблему: неефективність міжнародних організацій покликаних забезпечити безпеку повітряного руху та контроль за ним, а також політична складова через яку не дотримуються норми міжнародного права впливовими гравцями на кшталт Російської Федерації. Сучасний стан розвитку міжнародного повітряного руху є недостатньо вивчений та потребує детальнішої регламентації з боку держав та міжнародної спільноти. Ігнорування цієї проблеми може призвести до «правового голоду» та незмоги вирішення можливих виникаючих проблем.

Незважаючи на наявні регламенти міжнародних організацій, які покликані регулювати повітряний рух, існує проблема їх юридичної сили, адже зокрема це диспозитивні норми, які носять здебільшого рекомендаційний характер, саме через це, міжнародна спільнота включає деякі заборони, що породжує явище вимушеного імплементування та дотримання державою таких норм, через відсутність альтернативи.

Встановлено, що міжнародні стандарти та рекомендована практика ІСАО мають рекомендаційний характер, а тому, відповідні до них норми не можна вважати імперативними. Якщо ж припустити надання рекомендаційним нормам імперативного характеру, то можемо стверджувати про їх неефективність, адже такі норми відповідно до проаналізованих мехізмів діяльності ІСАО потребують зазвичай 2 роки, щоб початкова пропозиція щодо нового або покращеного Стандарту, Рекомендованої практики чи процедури була офіційно прийнята або затверджена для включення в Додаток або PANS. Іноді цей термін може бути розширений або стиснутий залежно від характеру та пріоритету пропозиції, що розглядається.

В цілому, можна казати про те, що міжнародні організації визнали окупацію Криму незаконними і засудили дії Росії, країни Заходу запровадили економічні санкції, але це ніяк не вплинуло на ситуацію.

Завдяки структурованому дослідженню предмету роботи, вдалось прослідкувати розвиток та регулювання повітряного руху над окупованими територіями з різних аспектів.

Особливої уваги потребують дослідження відповідальності держави – окупанта за захоплений простір та нехтування міжнародним правом, а також безпекою авіації. Адже при ймовірних авіакатастрофах можливе виникнення невідворотних наслідків, які теоретично можуть поставити під загрозу життя низки осіб, у результаті чого виникне «подвійна юрисдикція», а сторони конфлікту не зможуть визначити відповідального.

Окремо слід виділити провайдерів аеронавігаційних послуг, адже для них ситуації, які складаються у світлі тимчасової окупації стають виключно бізнесом, так, розглядаючи повітряний простір над тимчасово окупованими територіями України, доцільно згадати про дві великі організації- компанії Jeppesen (підрозділ корпорації Boeing) і Lido (входить в Lufthansa group). У РФ діють системи обох компаній, а їх використання – виключно побачання тієї чи іншої авіакомпанії. Судячи з інформації, яку надали діючі пілоти цивільної авіації, російські компанії, які літають до Криму, використовують

систему Lido, а не Jeppesen. Це зумовлено тим, що система Jeppesen не дозволяє користувачеві скласти план польоту в РПІ Сімферополь.

У розробці Lufthansa Systems, яка розробила і підтримує систему Lido – суворо дотримуються положень Додатку 15 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Тому бачимо дійсно ніяк не відрегульовану ситуацію, яка склалася в Криму і над Чорним морем.

Крім того, в Lufthansa Systems пояснили, що пілоти можуть подавати польотні плани у будь-яку аеронавігаційну службу. За словами представника компанії, користувач має можливість змінювати список аеронавігаційних центрів, аеропортів та інших учасників повітряного руху, додаючи в нього свої власні за тим же принципом, за яким змінюється телефонна книга в смартфоні. Це замбезпечує гнучкість протягом польоту

Хоча на сьогоднішній день у світі не було прецедентів з подібними авіакатастрофами, натомість 4 грудня 2021 року у повітряному просторі над тимчасово окупованими територіями України ледь не сталось зіткнення лайнера Airbus, який летів у Москву, який зміг уникнути зіткнення з військовим літаком США. За даними Інтерфаксу, цивільний літак змушений був змінити курс над Чорним морем, "аби уникнути небезпечного зближення з іноземним літаком-розвідником" [98].

Таким чином, на майбутнє варто продумати регламентацію механізму притягнення винних осіб до відповідальності, адже у ситуації авіакатастрофи згідно з нормами Монреальської конвенції 1999 року, первинну безумовну відповідальність після авіакатастрофи несе саме авіакомпанія.

Із членами екіпажу ситуація складніша. Вони не захищені нормами конвенції, і їхні родичі щодо первинної компенсації зможуть розраховувати лише на страхові виплати, передбачені, як соціальним страхуванням, так і якимось соцпакетом, який прописаний в трудових договорах загиблих співробітників авіакомпанії. Необхідно ще додати, що виплата первинної компенсації не буде позбавляти родичів загиблих права на отримання додаткової компенсації від країни причетної до авіакатастрофи [99].

Також, у світлі дослідження відповідальності, було знайдено проблему щодо визначення меж повітряного простору, що спричиняє колізію встановлених норм міжнародного повітряного права та міжнародного космічного права. Через таку колізію, з'являється можливість ухилення від притягнення відповідальності авіакомпаній, які, наприклад, порушили норму міжнародного повітряного права відповідно до виконання польоту у забороненій державою території, але змінили висоту польоту, чим перейшли до меж у яких діють норми міжнародного космічного права;

Проаналізувавши конфлікт юрисдикцій можна сказати, що він породив за собою низку проблем та порушень спричинених державою-агресором. Щодо міжнародних санкцій, як ми бачимо, Російська Федерація не намагається виправити ситуацію, а з плином часу тільки відгороджується від відповідальності та припинення своїх дій на тимчасово окупованих територіях. Ситуацію також розбурюють й організації, які, через матеріальний інтерес заохочують державу-агресора продовжити використовувати окуповані території у своїх цілях та стверджувати, що вони є територією Російської Федерації. Створення власних законодавчих, виконавчих органів не дає права стверджувати про приєднання до РФ та автономії територіям, шляхом підривання цілісності України, - це є порушенням норм міжнародного права, а саме його базовим принципам та суперечить нормам гуманітарного права через недотримання правил ведення війни, а також ведення її на територіях України в цілому.

До того ж, навмисне примусове використання повітряного простору іншої країни є відносно новим явищем в історії людства та потребує створення нових механізмів захисту такого простору, а також реакції міжнародної спільноти з подальшим активним втручанням у конфлікт.

Цей факт підтверджує й Крістел Єротокріту у своїх дослідженнях, посилаючись на те, що від латинської сентенції речового права, яка надає власнику землі право повної власності на повітряний простір над нею, до висновку генерального адвоката щодо включення авіації до Європейської

ETS, Концепція суверенітету значно еволюціонувала. В економічній сфері прогресивний рух від двосторонності до багатосторонності та угоди про відкрите небо, здається, свідчить про те, що традиційна концепція суверенітету може бути архаїчною. З новими подіями, такими як делегування державами частини своїх суверенних повноважень наднаціональним організаціям, таким як Європейський Союз, з метою укладання багатосторонніх авіаційних угод, які мають бути більш гнучкими і приносять більше переваг для авіакомпаній і пасажирів, або виникненням екологічних проблем наприклад, включення авіації до Європейської схеми торгівлі викидами, оригінальна концепція суверенітету різко кидається під сумнів. На щастя, напади на цивільні літаки залишаються рідкісними, але, тим не менш, через роки після терористичних атак в США питання захисту національної безпеки все ще залишаються найважливішими.

Загально, досягнуті усі поставлені задачі дипломної роботи, досліджені нормативно-правові акти, регламенти, технічні вимоги, правові механізми, які регулюють використання повітряного простору та контроль безпеки за повітряним рухом над тимчасово окупованими територіями та зроблені загальні і спеціальні висновки щодо проробленої роботи.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Малев Ю.Н. Международно-правовые проблемы режима воздушного пространства // Советский ежегодник международного права. 1987. – М., 1988
2. Поправки ICAO до Європейського аеронавігаційного плану EUR/NAT 96/38-ATS [Електронний ресурс] // ICAO. – 1702. – Режим доступу до ресурсу: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2019/03/ukraineansoversightsafetyreport2017-170403125955.pdf>.
3. Письмові угоди (Letter of Agreement) щодо процедур координації між районними диспетчерськими центрами під час обслуговування повітряного руху [Електронний ресурс]. – 1604. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0727-19#Text>.
4. Постанова ВРУ Про визнання окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей тимчасово окупованими територіями. // Верховна Рада України. – 2015. – №17.
5. Постанова ВРУ Про визнання окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей тимчасово окупованими територіями. // Верховна Рада України. – 2015. – №17.
6. ПОВІТРЯНИЙ КОДЕКС УКРАЇНИ // Відомості Верховної Ради України (ВВР), – 2011.- № 48-49, ст.536
7. Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України [Електронний ресурс]. – 2106. – Режим доступу до ресурсу: http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2019/06/1128_3.pdf.
8. Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію [Електронний ресурс]. – 1944. – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text

9. Угоду про транзит міжнародними повітряними лініями (IASTA) [Електронний ресурс] // IASTA. – 406. – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_146#Text.

10. ЗАКОН УКРАЇНИ Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України [Електронний ресурс] // Видання Верховної Ради України. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1207-18#Text>.

11. Правила аеронавігаційного обслуговування. Організація повітряного руху [Електронний ресурс] // ІКАО. – 1305. – Режим доступу до ресурсу: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2019/08/Pro-zatverdzhennya-Aviatsijnih-pravil-Ukrayini-Obslugovuvannya-aeronavigatsijnoyu-informatsiyeyu-.pdf>.

12. Постанова Кабінету Міністрів від 06.12.2017 № 954. // КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ. – 612. – С. 2–9.

13. Наказ ДАСУ та МОУ від 11.05.2018 № 430/210 [Електронний ресурс] // ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ. – 1105. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text>

14. Міністерство інфраструктури України, Наказ від 2011 № 478. // МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ. – 2810. – С. 11–15.],

15. Кота Я. Ф. ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ НОРМ ІКАО ЩОДО АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖУ ДО НАЦІОНАЛЬНИХ ЗАКОНОДАВСТВ / Яна Федорівна Кота // CHALLENGES IN SCIENCE OF NOWADAYS. – 2020.

16. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс] // Монреальській конвенції. – 1712. – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text.

17. Європейський аеронавігаційний план ІСАО (DOC7754) [Електронний ресурс] // ІСАО. – 1702. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1092-17#Text>.

18. Наказ про затвердження стратегічного плану розвитку Державного підприємства обслуговування повітряного руху України на 2019-2023 р [Електронний ресурс] // Міністерство інфраструктури України. – 1203. – Режим доступу до ресурсу: https://mtu.gov.ua/files/Dok_NORMATUVKA/154.pdf

19. Додаток 19 «Управління безпекою польотів» до Чиказької конвенції 1944 р [Електронний ресурс] // Додатки до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.. – 211. – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_655#Text.

20. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, скоєні на борту повітряного судна [Електронний ресурс] // Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна. – 1409. – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_244#Text.

21. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден [Електронний ресурс] // Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден. – 1612. – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_167#Text.

22. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації [Електронний ресурс] // 23.09.1971 – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_165#Text

23. Угоди про САП між ЄС та Україною, Робочих домовленостей (WA) між Державною авіаційною службою України (ДАСУ) та Європейським агентством з безпеки авіації (EASA) [Електронний ресурс] // ДАСУ. – 2019. – Режим доступу до ресурсу: <https://avia.gov.ua/proyekt-safer-u-rozvitok-aviatsijnoyi-zakonodavchoyi-bazi-ukrayini-shlyahom-nablizhennya-do-zakonodavstva-yes/>.

24. Положенням про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху, яке затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31.05.2010 № 320 та зареєстровано Міністерством юстиції України 30.06.2010 за №446/17741 [Електронний ресурс] // ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З НАГЛЯДУ ЗА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯМ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ. – 512. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1577-05#Text>

25. Імплементацийний Регламенту Євросоюзу ЕС 2016/1377 [Електронний ресурс] // ЗВІТ ЩОДО ВИКОНАННЯ ФУНКЦІЙ НАГЛЯДУ ЗА БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ У СИСТЕМІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ В УКРАЇНІ. – 408. – Режим доступу до ресурсу: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2019/03/ukraineansoversightsafetyreport2017-170403125955.pdf>.

26. ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 931/2011 [Електронний ресурс] // ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 931/2011 від 19 вересня 2011 року про вимоги щодо простежуваності, встановлені в Регламенті Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 178/2002 для харчових продуктів тваринного походження. – 1909. – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_006-11#Text.

27. Поправки ICAO до Європейського аеронавігаційного плану EUR/NAT 96/38-ATS [Електронний ресурс] // ICAO. – 1702. – Режим доступу до ресурсу: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2016/12/Ukraine-ANS-Safety-Oversigh-Report-2017.pdf>

28. Співробітництво в рамках ОЧЕС [Електронний ресурс] // Міністерство закордонних справ України. – 2506. – Режим доступу до ресурсу: <https://mfa.gov.ua/mizhnarodni-vidnosini/oches/spivrobitnictvo-v-ramkah-oches>

29. Офіційний сайт міністерства інфраструктури України. – Режим доступу до ресурсу: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-organizaciya-civilnoi-aviacii.html>

30. ІКАО ВЖИВЕ ЗАХОДІВ ДЛЯ ЗАХИСТУ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ У ЗОНАХ КОНФЛІКТУ [Електронний ресурс] // МІЖНАРОДНЕ ПУБЛІЧНЕ ПРАВО. – 912. – Режим доступу до ресурсу: https://ukrainepravo.com/international_law/public_international_law/ikao-vzhyve-zakhodiv-dlya-zakhystu-bezpeky-polotiv-u-zonakh-konfliktu
31. Аудит щодо аеронавігаційної системи України [Електронний ресурс] // УКРАЕРОПУХ. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: https://uksatse.ua/doc/annual_report_2017_uk.pdf.
32. Безпека польотів: аудиторі ІКАО побачили прогрес України [Електронний ресурс] // Українська Правда. – 503. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.pravda.com.ua/rus/news/2020/03/5/7242655/>
33. International Civil Aviation Organization ASSEMBLY — 40TH SESSION [Електронний ресурс] // ІКАО. – 808. – Режим доступу до ресурсу: ICAO A40-WP/170 ATM ASPECTS AND SAFETY ISSUES IN THE SIMFEROPOL FIR.
34. Офіційний сайт ІКАО [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.icao.int/>.
35. EUR/NAT 18-0590.TEC (NAE/CUP) [Електронний ресурс] // ІКАО. – 808. – Режим доступу до ресурсу: https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp_170_en.pdf.
36. Офіційний сайт EUROCONTROL [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.eurocontrol.int>
37. Євроконтроль ввів заборону на польоти до Криму [Електронний ресурс] // Українська Правда. – 204. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.pravda.com.ua/news/2014/04/2/7021067/>.
38. Меморандум про взаєморозуміння стосовно налагодження співробітництва в галузі організації повітряного руху в Південно-Східній Європі [Електронний ресурс] // Верховна Рада України. – 807. – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_373#Text.

39. Зони конфлікту Відповідно до резолюції Ради ІКАО, прийнятої на 210-ій сесії, Міжнародна організація цивільної авіації [Електронний ресурс] // ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ – Режим доступу до ресурсу: <https://avia.gov.ua/zony-konfliktu/>.

40. REPORT OF THE FIFTY-EIGHTH MEETING OF THE EUROPEAN AIR NAVIGATION PLANNING GROUP [Електронний ресурс] // ІКАО. – 2811. – Режим доступу до ресурсу: https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/EUR%20Documents/EANPG%20Reports/EANPG%2058/_EANPG58%20Report.pdf.

41. Зона, свободная от полетов. Кто контролирует небо над Крымом? [Електронний ресурс] // BBC. – 29. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.bbc.com/russian/features-47643246>.

42. Володимир Горбач. Провокація — Прострація — Окупація. Архів оригіналу за 22 серпня 2008. Процитовано 21 серпня 2008

43. Сайт ООН [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.un.org/ru/>

44. Небо над Осетией нельзя использовать, чтобы следить за Россией — Цхинвал Подробнее: <https://eadaily.com/ru/news/2020/05/27/nebo-nad-osetiey-nelzya-ispolzovat-chtoby-sledit-za-rossiey-chinval> [Електронний ресурс] // EurAsia Daily. – 2705. – Режим доступу до ресурсу: <https://eadaily.com/ru/news/2020/05/27/nebo-nad-osetiey-nelzya-ispolzovat-chtoby-sledit-za-rossiey-chinval>.

45. M. Franklin & S. Potter, Sovereignty over Airspace and the Chicago Convention: Northern Cyprus, 35 (1) Air and Space Law 63-70 (2010).

46. Утрехтський договір 1713

47. Flight Global website, Pictures: Finnish F-18 engine check reveals effects of volcanic dust, <http://www.flightglobal.com/news/articles/pictures-finnish-f-18-engine-check-reveals-effects-of-volcanic-340727/> 16 April 2010.

48. Aviation Safety Network website, <http://aviation-safety.net>

49. Gibraltar Viewpoint Blogspot website, last visited (19-12-2011)
<http://gibraltarviewpoint.blogspot.com/2011/04/britain-will-defend-its-sovereignty-and.html>

50. Монреальській конвенції - 1999 р

51. Будапешський меморандум

52. Офіційний сайт EASA [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.easa.europa.eu/>

53. Женевська конвенція [Електронний ресурс] // Женевська конвенція про поводження з військовополоненими. – 307. – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_153#Text.

54. Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію [Електронний ресурс]. – 1944. – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text

55. Paul S. Dempsey. Compliance & Enforcement in International Law: Achiving Global Uniformity in Aviation Safety. Noth Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation. 2004. Volume 30, Article 1. URL: <http://sholarshiplaw.unc.edu/neilj/vol30/iss/1>

56. Tomas Buergenthal. The elimination of the multitude of conflicting national aeronautical regulation, through the domestic implementation of the regulatory SARPS prescribed in the Annexes, would be an immense step forward in facilitating international civil aviation. Law Making in the International Civil aviation. 1969. P. 102.

57. Paul S. Dempsey. The Role of the international Civil Aviation Organization on Deregulation, Discrimination, Dispute Resolution. J.Air L.& Com. 1987. P. 529. URL: <http://scholar.smu.edu/jale/vol.52/iss3/2>

58. Опис додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [Електронний ресурс]. – 1944. – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_655.

59. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації [Електронний ресурс]. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19>.

60. Саркісова О. М. Аналіз діяльності по здійсненню авіаційний перевезень в Україні / О. М. Саркісова, А. Ф. Токарь. // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету.. – 2018. – №33. – С. 236–242.

61. Рыжий В.И. Основания применения международно-правовых санкций в связи с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации // Проблемы преподавания. – К., 1988.

62. Тихонов В.М. Международные авиационные организации. – М., 1986.

63. Балаховский Я.М. Разрешение споров в международном воздушном праве: (Роль Совета ИКАО) // Советский ежегодник международного права, 1984. – М., 1986.

64. Російська агресія в Криму [Електронний ресурс] // МЦПД. – 403. – Режим доступу до ресурсу: <http://icps.com.ua/rosiyska-ahresiya-v-krymu-ta-hra-myazamy-na-ukrayinsko-rosiyskomu-kordoni-staly-osnovnymu-pytanniamy-sohodnishnoho-mizhnarodnoho-poryadku-dennoho>

65. A40-WP/170 ATM ASPECTS AND SAFETY ISSUES IN THE SIMFEROPOL FIR [Електронний ресурс] // ICAO. – 808. – Режим доступу до ресурсу: https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp_170_en.pdf

66. Транзитна повітряна зона над Кримом та Чорним морем повністю під контролем Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс] // Кабінет Міністрів України. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.kmu.gov.ua/news/247400317>.

67. Звіт ЩОДО ВИКОНАННЯ ФУНКЦІЙ НАГЛЯДУ ЗА БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ. У СИСТЕМІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ В УКРАЇНІ [Електронний ресурс] // avia.gov.ua. – 2017. – Режим доступу до

ресурсу: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2016/12/Ukraine-ANS-Safety-Oversigh-Report-2017.pdf>.

68. Ukraine Local Single Sky Implementation (LSSIP) document [Електронний ресурс] // EUROCONTROL. – 2019. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.eurocontrol.int/publication/ukraine-local-single-sky-implementation-lSSIP-document-2019#:~:text=The%20Local%20Single%20Sky%20Implementation,the%20European%20ATM%20Master%20Plan>.

69. Испаева Г. Б. Договор в международном частном праве. Автореферат дис. ...док. юрид. наук: 12.00.03 / Гульнар Бахитовна Испаева. – Астана, 2010. – 51 с

70. Офіційний сайт ДАСУ [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://avia.gov.ua/>.

71. Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. – М., 1988

72. Протокол про поправки до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаної у Варшаві 12 жовтня 1929 р. [Електронний ресурс]. – 1929. – Режим доступу до ресурсу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_562.

73. EUR/NAT 18-0590.TEC (NAE/CUP) [Електронний ресурс] // ICAO. – 808. – Режим доступу до ресурсу: https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp_170_en.pdf.

74. Как защитить пассажирские самолеты от обстрелов в зонах боевых действий? [Електронний ресурс] // dsnews. – 2307. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.dsnews.ua/world/kak-zashchitit-passazhirskie-samolety-ot-obstrelov-v-zonah-23072014123200>

75. Международное транспортное право: учебник для магистратуры/ В. Н. Гречуха. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.:Издательство Юрайт, 2014. — 542 с. — Серия: Магистр.

76. Закон України «Про міжнародне приватне право» від 23 червня 2005 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 32. – Ст. 422.

77. Звіт закордонних справ України за 2015р [Електронний ресурс] // newsru. – 1310. – Режим доступу до ресурсу: Офіційний сайт Міністра закордонних справ України

78. Монреальській конвенції - 1999 р

79. Lufthansa Technik переобладнає Airbus A380 для перевезення тільки вантажів [Електронний ресурс] // Avianews. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <http://dsl-ua.com/ua/2020/05/07/lufthansa-technik-pereobladnae-airbus-a380-dlya-perevezennya-tilki-vantazhiv/>.

80. Goedhuis D. National Airlegislations and the Warsaw Convention. The Hague, 1937. P. 1. 2

81. Міжнародні повітряні сполучення СРСР. Т. 3. М., 1970. СРСР - учасник Чиказької конвенції з 14 вересня 1970 р. Ю.М. Колосов «Відповідальність у міжнародному праві»

82. Колосов Ю.М. К 61 Ответственность в международном праве. – 2-е изд., стер. – М.: Статут, 2014. – 224 с.

83. Грязнов В.С., Колосов Ю.М. Международно-правовое регулирование ответственности в воздушном праве // Советское государство и право. 1968. № 11. С. 62–70.

84. Травников, А. И. Международное аэронавигационное право : учеб, пособие / А. И. Травников. — М. : Изд-во РУДН, 2013.

85. Травников, А. И. Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность : монография / А. И. Травников. — М. : Проспект, 2014.

86. Eurocontrol. History Book By John McInally Head of Organisational Development 1991—2010 // URL: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publicadon/files/2011-history-book.pdf>.

87. Кульчицька К. АВІАЦІЙНИЙ ВЕКТОР СХІДНОГО ПАРТНЕРСТВА: ОЦІНКА ПРОГРЕСУ УКРАЇНИ, МОЛДОВИ ТА ГРУЗІЇ У

НАБЛИЖЕННІ ДО АВІАЦІЙНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС. / К. Кульчицька, І. Коссе. – Київ: Етна-1, 2017. – 20 с.

88. Стрельцова О.В. Рада Європи. Право міжнародних організацій і Україна: у схемах та таблицях: навчальний посібник. / за заг.ред. Бошицького Ю.Л., Дей М.О. — К.: Видавництво Ліра-К, 2014. 268 с. С. 200-213.

89. Каспрук О. С. Проблеми правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень. Актуальні проблеми міжнародних відносин: зб. наук. праць. Київ, 2015. Вип. 126. С. 93–100.

90. Каспрук О. С. Правові основи економічної дипломатії: виміри сучасних міжнародних транспортних правовідносин. Науковий вісник Дипломатичної академії України. Київ, 2015. Вип. 22. С. 184–189

91. Peace Treaty between the Holy Roman Emperor and the King of France and their respective Allies signed at Munster on 24 October 1648.

92. Kaiser, Sovereignty in the Air: From National Security to the Single European Sky, 35 (1) Annals of Air and Space Law 154 (2008).

93. Grotius, Mare Liberum sive de jure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio (1609).

94. C. Lincoln Bouvé, Private Ownership of Airspace, 1 Air Law Revue 232, 376 (1930).

95. S. Kaiser, Sovereignty in the Air: From National Security to the Single European Sky, 35 (1) Annals of Air and Space Law 154 (2008).

96. Naveau, Droit de l'Air et Nationalisme Historique, 15 Annals of Air and Space Law 183 (1990).

97. Aviation Safety Network website, <http://aviation-safety.net>

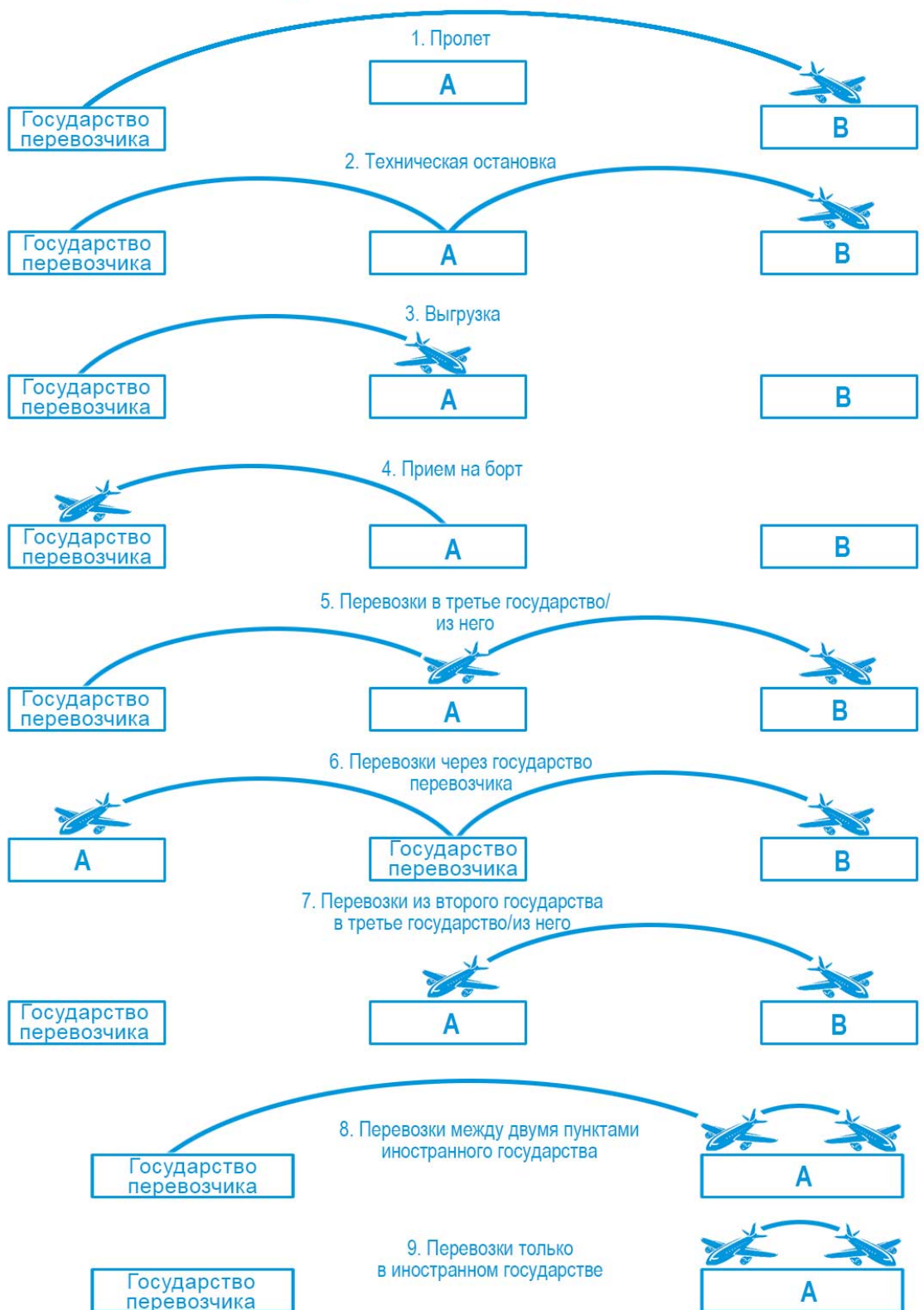
98. Борт "Аерофлоту" ледь не зіткнувся з літаком ВПС США поблизу Криму – росЗМІ [Електронний ресурс] // Українська Правда. – 412. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.pravda.com.ua/news/2021/12/4/7316271/>

99. На що можуть розраховувати сім'ї загиблих у катастрофі літака в Ірані. Пояснює експерт з авіаційного права [Електронний ресурс] // Радіо

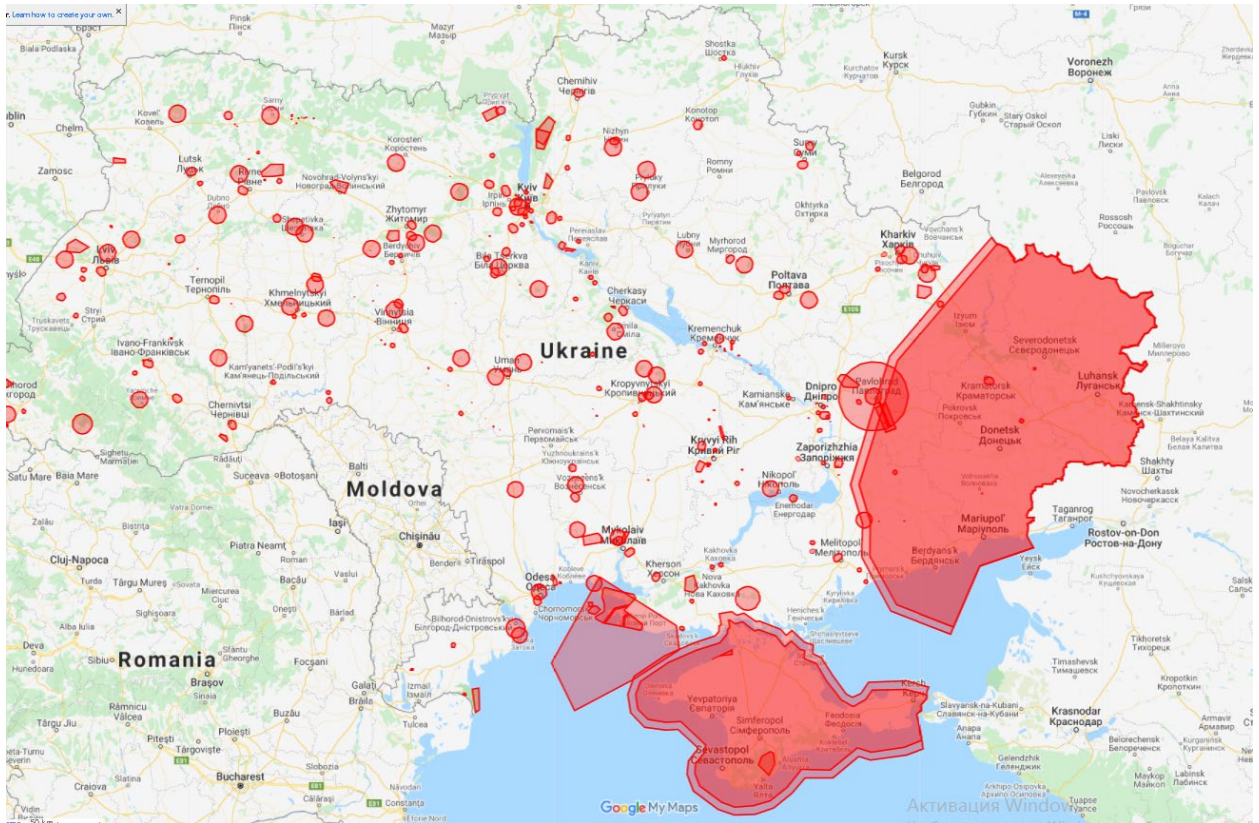
Свобода. – 2020. – Режим доступа до ресурсу:
<https://www.radiosvoboda.org/a/30375111.html>.

ДОДАТКИ

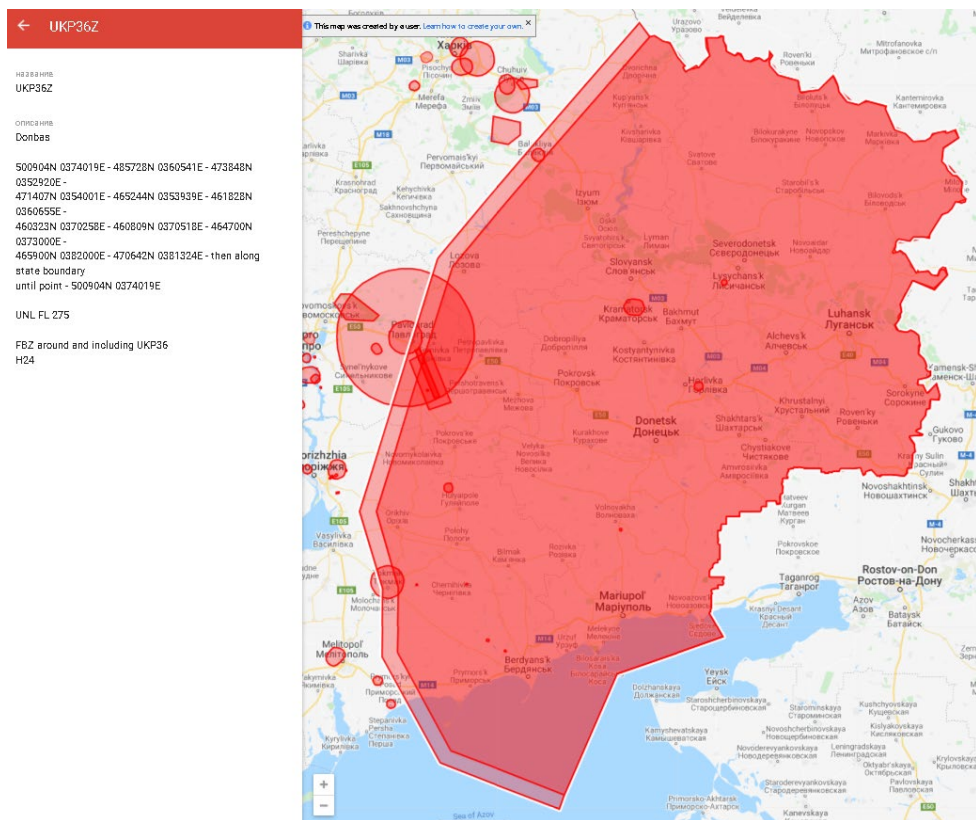
Девять "свобод воздуха"



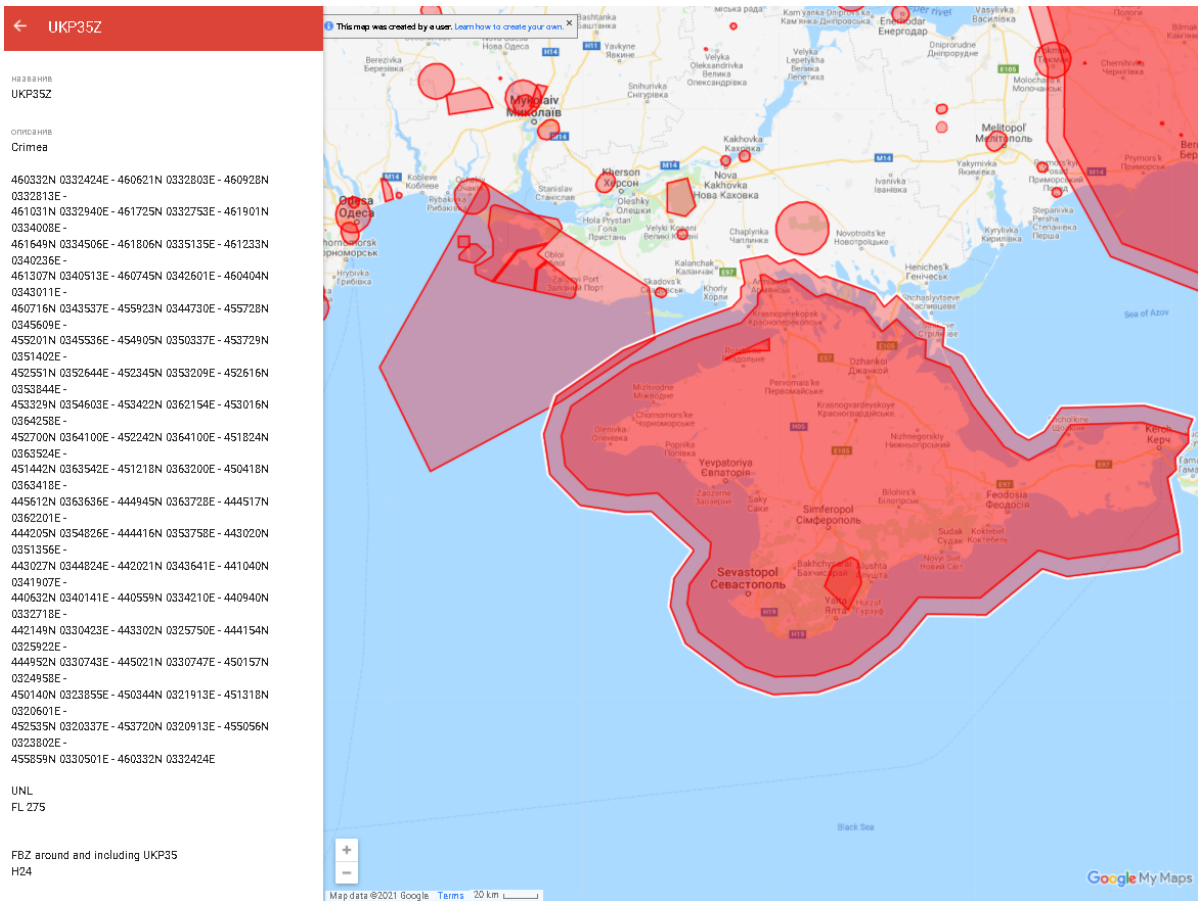
мал 1 Свободы повітряного простору



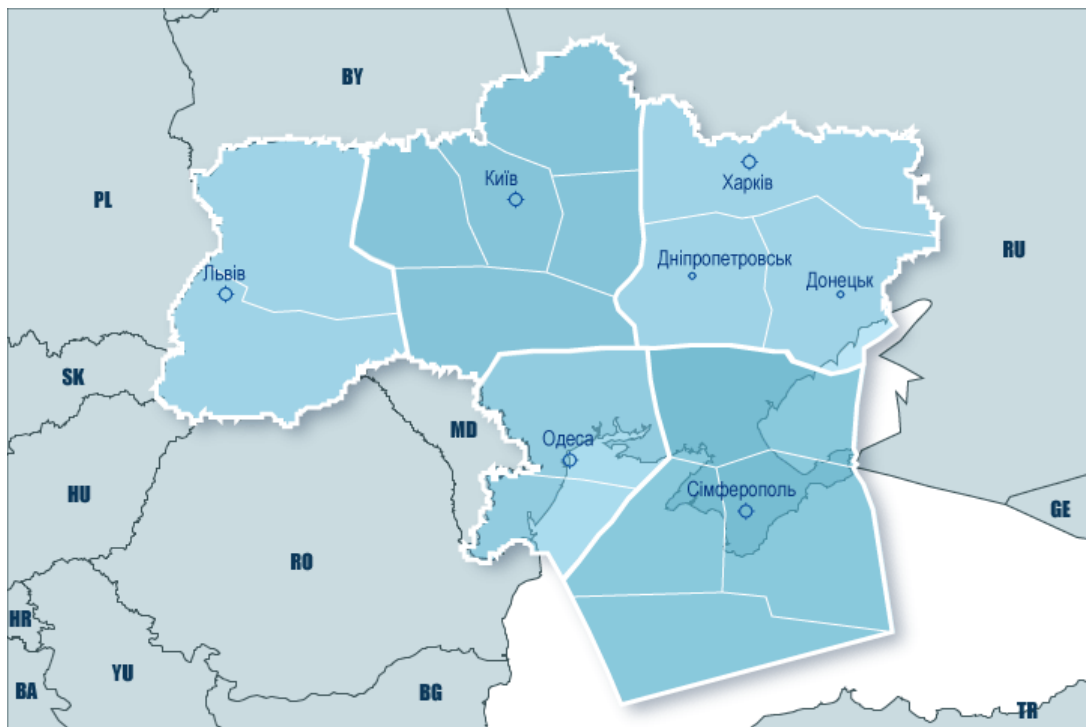
Мал. 2 Зони заборон та обмежень використання повітряного простору України



Мал. 3 Зона Донецької та Луганської області з НОТАМом



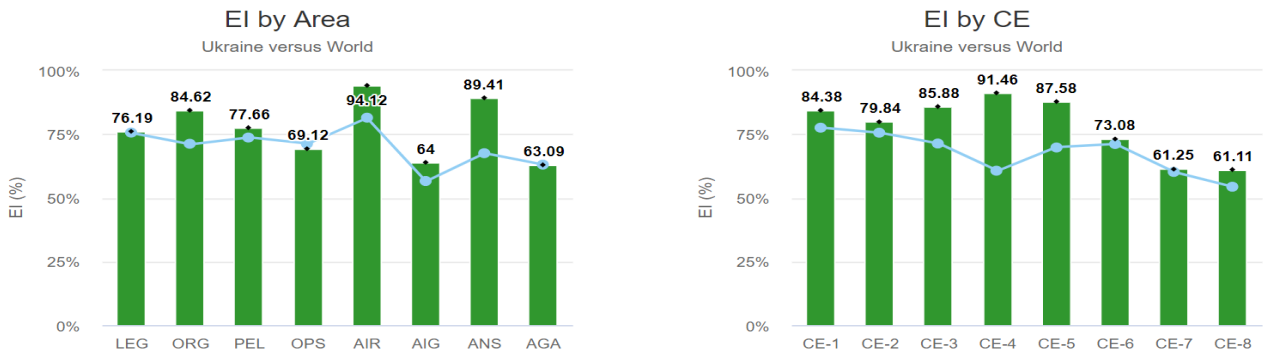
Мал. 4 Зона Кримського півострова та Чорного моря з НОТАМом



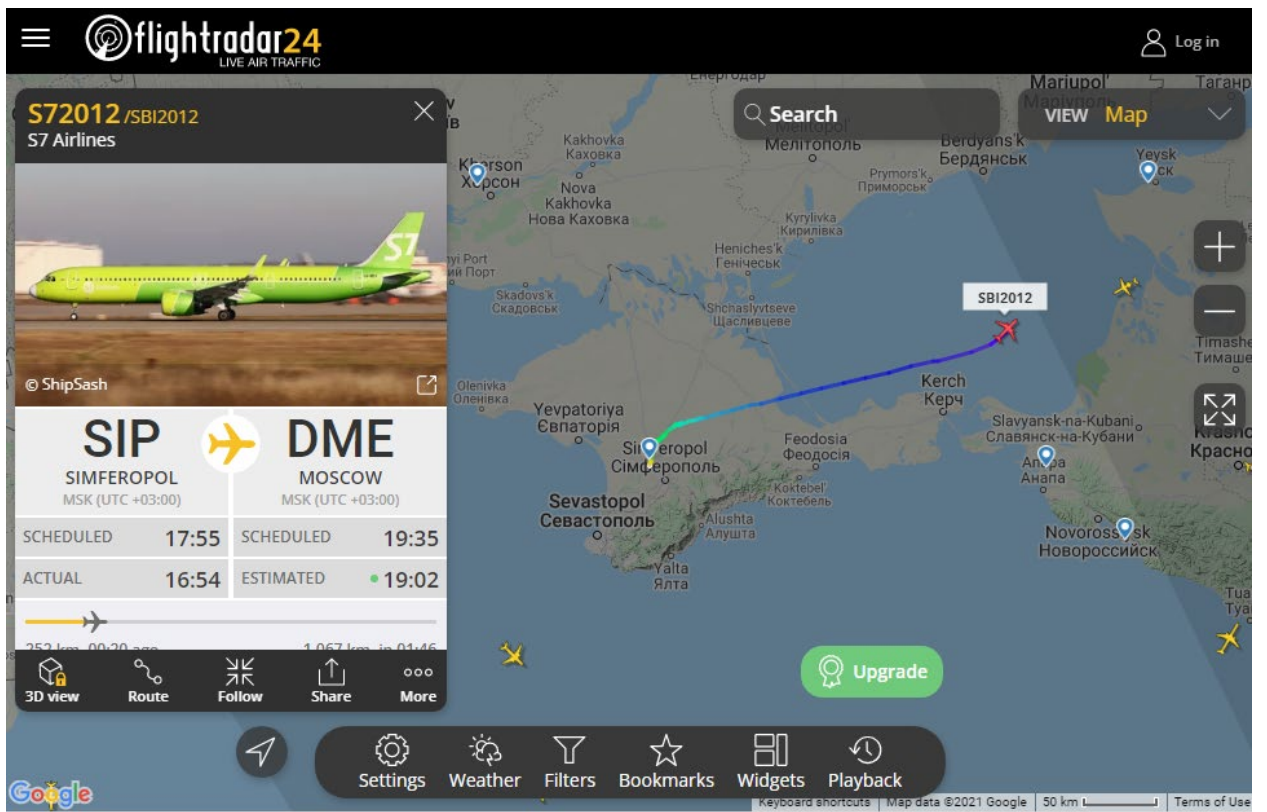
Мал. 5 Райони польотної інформациї України



мал.6 Схема створення норм ICAO



мал 7 Результати аудиту ICAO 2017 року



мал. 8 FlightRadar виконання польоту російською авіакомпанією над тимчасово окупованою територією України