

УДК 340.1/8

[https://doi.org/10.52058/2786-6025-2022-10\(10\)-44-54](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2022-10(10)-44-54)

**Гусар Ольга Анатоліївна** кандидат юридичних наук, доцент, завідувач кафедри конституційного і адміністративного права Юридичного факультету, Національний авіаційний університет, проспект Любомира Гузара, 1, м. Київ, 03680, тел.: (044) 406-73-47, <https://orcid.org/0000-0002-0005-7360>

**Чулінда Людмила Іванівна** кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри конституційного і адміністративного права Юридичного факультету, Національний авіаційний університет, проспект Любомира Гузара, 1, м. Київ, 03680, тел.: (044) 406-73-47, <https://orcid.org/0000-0002-3771-4854>

## МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ САНКЦІЇ У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

**Анотація.** З часів проголошення міжнародної цивільної авіації, важливим аспектом постає запровадження заходів забезпечення безпеки персоналу, пасажирів, аеропортів та систем аеронавігації. Актуальні питання протидії актам незаконного втручання, загрози у цивільній авіації та протидії повітряному тероризму вирішуються за допомогою міжнародно-правової співпраці держав та міжнародних організацій.

Відносини між суб'єктами міжнародного права набувають передбачувального характеру та впорядкованості за допомогою норм права. Належна імплементація резолюцій міжнародних організацій у національні правові системи підвищить ефективність міжнародного права, сприятиме протидії міжнародним правопорушенням. Процеси інтеграції та глобалізації зумовлюють збільшення випадків впровадження колективних міжнародно-правових санкцій, що потребує належного вивчення й оцінювання з погляду міжнародно-правової теорії і практики.

Молода галузь міжнародного повітряного права також потребує новел в міжнародному законодавстві щодо діяльності цивільної авіації та встановлення авіаційної безпеки під час воєнних дій. Сучасні історичні події в Україні вимагають визначити та запровадити нові міжнародно-правові санкції від Ради Безпеки ООН та Ради ІКАО, які є юридично обов'язковими для всіх держав-членів, що повинні забезпечити ефективність їх виконання для всіх осіб, які перебувають під їхньою юрисдикцією з метою відсічі та припинення агресії.

Нагальною потребою постає дослідження правової основи для диференційованого застосування санкцій проти конкретної країни-агресора, яка здійснює вторгнення на іншу територію. Тому вбачаємо за необхідність здійснити аналіз юридичної природи міжнародно-правових санкцій Ради Безпеки ООН, Ради ІКАО, міжнародних регіональних організацій у сфері цивільної авіації для визначення сучасного стану, основних тенденцій розвитку, місця і ролі примусових заходів для забезпечення міжнародного миру і безпеки.

На нашу думку, достатньо ефективним обмеженням щодо країни-правопорушника є упровадження міжнародно-правових санкцій у вигляді переривання авіаційного сполучення, у поєднанні із іншими цілеспрямованими заходами, зокрема фінансовими та економічними.

**Ключові слова:** міжнародно-правові санкції, Рада безпеки ООН, Рада ІКАО, держава-агресор, міжнародне право, цивільна авіація.

**Husar Olga Anatoliyivna** Candidate of legal sciences, associate professor, head of the department of constitutional and administrative law, Faculty of Law, National Aviation University, Liubomyra Huzara Ave., 1, Kyiv, 03680, <https://orcid.org/0000-0002-0005-7360>

**Chulinda Liudmyla Ivanivna** Candidate of legal sciences, associate professor, Liubomyra Huzara Ave., 1, Kyiv, 03680, тел.: (044) 406-73-47, <https://orcid.org/0000-0002-3771-4854>

## INTERNATIONAL LEGAL SANCTIONS IN THE FIELD OF CIVIL AVIATION

**Abstract.** From times of proclamation of international civil aviation, appears an important aspect input measures providing of safety of personnel, passengers, airports and systems of aeronavigation. The pressing questions of counteraction to the acts of illegal interference, threat in a civil aviation and counteraction to air terrorism decide are solved with the help of international legal collaboration of the states and international organizations.

Since the declaration of international civil aviation, the introduction of measures to ensure the safety of personnel, passengers, airports and air navigation systems has become an important aspect. Actual issues of combating acts of illegal interference, threats in civil aviation and combating air terrorism are solved with the help of international legal cooperation of states and international organizations.

Relations between subjects of international law acquire a predictable character and order with the help of legal norms. Proper implementation of the



resolutions of international organizations into national legal systems will increase the effectiveness of international law and contribute to countering international crimes. The processes of integration and globalization lead to an increase in cases of the implementation of collective international legal sanctions, which requires proper study and evaluation from the point of view of international legal theory and practice.

The young field of international air law also needs novelties in international legislation regarding the activities of civil aviation and the establishment of aviation security during military operations. Contemporary historical events in Ukraine require defining and implementing new ones international legal sanctions from the UN Security Council and the ICAO Council, which are legally binding for all member states, which must ensure the effectiveness of their implementation for all persons under their jurisdiction for the purpose of repelling and stopping aggression.

There is an urgent need to research the legal basis for the differentiated application of sanctions against a specific aggressor country that invades another territory. Therefore, we see it as necessary to carry out an analysis of the legal nature of international legal sanctions of the UN Security Council, the ICAO Council, international regional organizations in the field of civil aviation to determine the current state, the main development trends, the place and role of coercive measures to ensure international peace and security.

In our opinion, the introduction of international legal sanctions in the form of interruption of air traffic, in combination with other targeted measures, in particular financial and economic

**Keywords:** international legal sanctions, UN Security Council, ICAO Council, aggressor state, international law, civil aviation.

**Постановка проблеми.** В умовах воєнної агресії РФ проти України міжнародно-правові санкції є одним із найпотужніших засобів примусового характеру для відновлення міжнародного миру. Незважаючи на широке вживання поняття «санкції», міжнародні документи не містять його визначення. Так, у Статуті ООН вживається термін «примусові дії». Відповідно до статті 2 Статуту ООН кожна держава-учасниця ООН має утримуватися від застосування сили і вирішувати конфлікти мирним шляхом, а стаття 41 передбачає можливість застосування проти держави-порушника заходів, які стосуються повного або часткового припинення економічних відносин, залізничних, морських, повітряних, поштових, телеграфних, радіо або інших засобів сполучення, а також розрив дипломатичних відносин.

Повна заборона сили або погроза силою у відносинах між державами передбачається системою колективної безпеки, є основою міжнародного

права, що фіксується основними положеннями Статуту ООН. Рада Безпеки ООН має обов'язок встановлення будь-якої загрози миру, порушення миру або акту агресії, а також уповноважує на прийняття юридично-обов'язкових рішень. Глобальне зростання цін на продовольство, паливо та добрива, які спостерігаються у всьому світі внаслідок війни, можуть мати наслідком глобальну дестабілізацію, голод і масову міграцію в небачених масштабах. Світова спільнота має діяти, щоб запобігти катастрофі, що насувається. З виникненням термінової необхідності припинення міжнародного правопорушення, введення правомірних міжнародно-правових санкцій з метою тиску на державу-правопорушника потребує переосмислення комплекс правових відносин щодо ухвалення та реалізації примусових заходів Ради Безпеки ООН. Актуальним є надати наукову оцінку сучасним проявам санкційної політики держав та міжнародних регіональних організацій цивільної авіації, їх впливу на міжнародний правопорядок та його фундаментальні основи. Значення санкцій як інструмента досягнення миру та безпеки зростає, підвищується й актуальність дослідження санкцій у сучасній міжнародно-правовій практиці.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання міжнародно-правових санкцій та їх застосування є малодослідженими в сучасній українській юридичній науці. Дослідженню питань міжнародно-правових санкцій присвятили свої праці, зокрема, В. Г. Буткевич, К. О. Кононова, Г. І. Курдюков, І. І. Лукашук, Ю.О.Малишева, О.О.Мережко, Т. М. Нешатаєвата М. Раскалей, О. Григоров та ін. Однак процесу їх застосування міжнародними регіональними організаціями приділено небагато уваги у працях вітчизняних вчених. Застосування міжнародно-правових санкцій в цивільній авіації в умовах воєнної агресії проти України потребує подальшого дослідження, що зумовлює актуальність обраної теми.

**Мета статті** – дослідження юридичної природи міжнародно-правових санкцій Ради Безпеки ООН, Ради ІКАО, міжнародних регіональних організацій цивільної авіації для визначення сучасного стану, основних тенденцій розвитку, місця і ролі примусових заходів для забезпечення міжнародного миру і безпеки, аналіз сучасної практики застосування міжнародно-правових санкцій у боротьбі з державою-правопорушником міжнародного миру та безпеки.

**Виклад основного матеріалу.** Санкції є важливим правоохоронним інститутом відповідальності в міжнародному праві як наслідок вчинення державою певного протиправного діяння [1]. Науковці визначають міжнародно-правові санкції як правомірні примусові заходи, які застосовують суб'єкти міжнародного права для припинення міжнародного правопорушення, відновлення прав потерпілих суб'єктів і виконання



правопорушником зобов'язань внаслідок відповідальності, яка виникла у відповідь на правопорушення. Міжнародно-правові санкції – це засіб, з допомогою якого відновлюють порушені права та домагаються відшкодування [2, с.171]. У випадку порушення країною закону та відмови виконувати свої зобов'язання, брати на себе відповідальність доречно застосовувати до такої країни санкції. Таким чином, міжнародно-правові санкції являють собою негативну реакцію міжнародної спільноти на порушення міжнародного права за умови, що держава відмовляється добровільно відшкодувати завдану шкоду і припинити правопорушення. Досвід застосування санкцій демонструє, що примусові заходи невійськового характеру відіграють провідну роль у забезпеченні реалізації норм міжнародного права.

Відповідно до Статуту ООН міжнародно-правові санкції можуть застосовувати Рада безпеки ООН і міжнародні організації, зокрема, у сфері цивільної авіації - Рада ІКАО, вищий орган Міжнародної організації цивільної авіації. Рада Безпеки ООН має право надавати висновки щодо загрози миру, порушення миру або акту агресії, що є єдиною юридичною підставою правомірного застосування санкцій міжнародним співтовариством від здійснення заходів економічного впливу до використання військової сили [3]. Серед колективних санкцій можна назвати припинення прав і привілеїв, що випливають із членства в міжнародній організації; виключення держави-правопорушника з міжнародного спілкування та ін. Санкції міжнародних регіональних організацій доповнюють примусові заходи Ради Безпеки ООН.

Генеральна асамблея ООН 7 квітня 2022 року виключила РФ з Ради з прав людини після оприлюднення доказів страшних дій, які російські війська вчиняють в Україні. Росія дискредитує всі міжнародні інституції, у роботі яких досі бере участь. Із ініціативою виключити РФ з Ради ООН з прав людини виступили США та Велика Британія, оскільки держава не може займати місце в авторитетному органі, єдиною метою якого є дотримання прав людини. Свої голоси за виключення РФ віддали 93 країни. Резолюція ООН передбачає, що РФ не зможе голосувати та вносити від свого імені пропозиції щодо проєктів рішень в рамках роботи Ради ООН [4].

Міжнародно-правові санкції спрямовуються на примусове відновлення правових відносин, що функціонували до початку воєнної агресії. Міжнародно-правові санкції міжнародних організацій передбачені Статутами цих організацій і спеціальними постановами, які набули чинності. Права та обов'язки держав щодо застосування міжнародно-правових санкцій визначаються в міжнародних договорах. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) є спеціалізованою установою ООН, була створена урядами в 1944 році для організації і координації міжнародного співробітництва

держав у сфері міжнародної цивільної авіації. Україна приєдналася до ІКАО у 1992 році. Відповідно до своїх повноважень ІКАО напрацьовує стандарти і рекомендовану практику для цивільної авіації, які сприяють гармонізації національних правил авіаційної безпеки, захисту навколишнього середовища в авіації, створюючи глобальну авіаційну мережу.

Ефективними є зовнішні заходи, які ІКАО регулярно проводить з метою привернення уваги міжнародної спільноти до важливих проблем у сфері цивільної авіації. Це, зокрема, звернення ІКАО до національних урядів, проведення конференцій, онлайн зустрічей тощо [5]. Форуми ІКАО дають можливість державам-учасникам висловити свої думки та ідеї, зокрема, стосовно застосування санкцій в авіаційній сфері проти держави агресора. Необхідність економічних і політичних примусових дій у практиці міжнародних відносин щодо держави-порушника з'являється за багато століть до формування стандартів міжнародної цивільної авіації, оскільки держави завжди прагнули мати вплив на сусідів з метою відстоювання своїх інтересів.

25 лютого 2022 року 36 держав, що входять до складу постійного виконавчого органу Ради ІКАО, обговорили ситуацію, що склалася в Україні, під час засідання 225 сесії керівного органу ІКАО [6]. Держави-члени Ради ІКАО засудили порушення територіальної цілісності та суверенітету держави – члена ООН, її повітряного простору як несумісне з принципами Статуту ООН та статтею 1 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція). У преамбулі до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію визнається необхідність уникнення конфліктів і сприяння співпраці між націями і народами, від чого залежить мир у всьому світі. Відповідно до своїх обов'язків як держав-учасників Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, держави-члени ІКАО зобов'язані негайно повідомляти про потенційні ризики для безпечних і надійних операцій цивільної авіації у своєму суверенному або делегованому повітряному просторі, включаючи зони конфліктів. Рада ІКАО виступила за важливість збереження безпеки польотів та безпеки міжнародної цивільної авіації та пов'язаних із цим зобов'язань держав-членів, і закликала РФ припинити свою незаконну діяльність для забезпечення безпеки польотів і безпеки цивільної авіації та дотримуватися своїх зобов'язань як за Чиказькою конвенцією, так і за іншими міжнародними договорами про повітряне право.

Відразу після початку війни в Україні ЄС, Великобританія та США вжили різноманітних заходів в авіаційній сфері з метою створення значних логістичних та фінансових проблем (з негайними наслідками) для авіакомпаній, які здійснюють рейси в Росію та з Росії, а також для орендодавців і фінансистів, які співпрацюють з російськими авіакомпаніями [7]. Такі санкції змушують керівництво РФ до відмови від проведення агресивної війни через



позбавлення можливостей звичного користування авіатранспортом представниками політичних, фінансових та економічних еліт, які беруть участь у державному управлінні. Заборона на користування авіаційним транспортом передбачає позбавлення представників правлячої еліти та їх близького оточення звичного та комфортного пересування для ведення власного бізнесу, подорожей у приватних, родинних та інших справах. США оголосили про нові правила згідно з Положеннями про експортне управління, які встановлюють нові ліцензійні вимоги для Росії до основних частин і компонентів, що використовуються для цивільних повітряних суден, що контролюється згідно з класифікаційним номером експортного контролю ("ECCN") 9A991.d. Таким чином, очікується, що нові експортні правила США значно обмежують можливості Росії отримувати необхідні компоненти для літаків [8]. Правила передбачають заборону російських польотів у територіальному повітряному просторі США. Заборона включає (незалежно від держави реєстрації повітряного судна) всіх російських авіаперевізників і комерційних операторів, усі зареєстровані в Росії повітряні судна, а також усі російські державні літаки. Усім повітряним суднам, які належать, зафрахтовані, орендовані, експлуатуються чи контролюються, для чи на користь особи, яка є громадянином Росії, заборонено виконувати польоти до, з, в межах або через територіальний повітряний простір США, за винятком санкціонованої гуманітарної допомоги або пошуково-рятувальних операцій, державних літаків, які отримали дипломатичний дозвіл, і літаків, які зазнають надзвичайних ситуацій у польоті.

Європейський Союз прийняв комплекс обмежувальних заходів у відповідь на вторгнення Росії в Україну в лютому 2022 року. Ці заходи стосуються авіаційної сфери і містять, зокрема, повну заборону на експорт товарів і технологій, призначених для використання в авіації та заборону надання технічної допомоги та інших супутніх послуг у зв'язку з авіаційними товарами і технологіями особам або органам в Росії, або для використання в Росії. Заходи, прийняті ЄС, також забороняють російським авіаперевізникам і літкам здійснювати польоти на територію ЄС, над або з території ЄС. Усі санкції повністю відповідають принципам міжнародного права, враховують повагу до прав людини та основних свобод.

Ірландія обмежила російським авіаперевізникам і літкам польоти в ірландський повітряний простір, над або з нього [9]. Внаслідок санкцій, введених Європейським Союзом, Канадою та Сполученими Штатами Америки, російські авіакомпанії, які експлуатують літаки, зареєстровані в ірландському реєстрі повітряних суден, більше не мають доступу до сертифікатів, які необхідні для продовження безпечної експлуатації цих літаків. Оскільки не можна гарантувати льотну придатність цих літаків,

Управління авіації Ірландії анулювало сертифікати їх льотної придатності. Хоча деякі з цих зареєстрованих в Ірландії повітряних суден РФ продовжують працювати, порушуючи статті 31, 33 Конвенції ІКАО про міжнародну цивільну авіацію, які регламентують визнання сертифікатів льотної придатності, виданих державою реєстрації. РФ перереєструвала зареєстровані іноземні літаки у своїй країні без попереднього зняття з реєстрації повітряного судна в іншій державі. Низку літаків, зареєстрованих у Ірландії, вже перереєстрували в Росії, хоча подвійна реєстрація суворо заборонена. Росія грубо порушила міжнародні стандарти цивільної авіації, зокрема, статтю 18 Конвенції, де йдеться про те, що повітряне судно не може бути законно зареєстроване більш ніж в одній державі. Російські літаки мають реєстрацію в реєстрі цивільних повітряних суден більш ніж однієї країни, що не відповідає вимогам ІКАО, а тому виникає проблема дійсності ліцензій на їхнє радіобладнання та сертифікатів льотної придатності.

28 червня 2022 року під час свого 226-го засідання Рада ІКАО розглянула питання, що стосуються експлуатації повітряних суден подвійної реєстрації в РФ. Стаття 18 Чиказької конвенції передбачає, що повітряне судно не може бути зареєстровано більше, ніж в одній державі, хоча його реєстрація може бути змінена з однієї держави на іншу. Після того, як держава зареєструвала повітряне судно, на неї покладаються зобов'язання щодо безпеки згідно з Чиказькою конвенцією та додатками до неї. Подвійна реєстрація повітряних суден ускладнює дотримання правил безпеки, зокрема щодо міжнародної дійсності сертифіката льотної придатності кожного літака та ліцензії на радіостанцію. Зважаючи на юридичні принципи, що містяться в Чиказькій конвенції, Рада ІКАО закликала РФ негайно припинити діяльність щодо порушення Конвенції з метою збереження безпеки цивільної авіації та термінового усунення цих порушень [10].

Ще одна міжнародна міжурядова організація у галузі безпеки аеронавігації Євроконтроль підтримала численні вимоги міжнародної авіаційної спільноти закрити повітряний простір держав, які межують з Росією, для авіації РФ з метою підтримки України в боротьбі проти агресора. Усі повітряні судна РФ не можуть входити в повітряний простір цих країн та змушені значно збільшувати маршрут польотів до Європи та Північної Америки. Генеральний директор Євроконтролю Імон Бреннан висловив підтримку Україні, яка є членом організації з 2004 року, та засудив агресію Росії. Євроконтроль закликав світову авіацію об'єднатися та підтримати Україну [11].

Агентство з авіаційної безпеки Європейського Союзу (EASA) опублікувало повний список обмежувальних заходів у різних секторах, зокрема в обороні, енергетиці, авіації та фінансах на веб-сайті EASA [12].



Застосування до агресора примусових заходів різних видів санкцій посилює їх можливості та ефективність, збільшує ймовірність змусити порушника припинити міжнародне правопорушення та виконати зобов'язання відшкодувати завдану шкоду, посилює тиск на РФ з метою змусити її припинити війну проти України. EASA зупинило дію всіх сертифікатів, якщо власник знаходиться або проживає в Росії, що вплинуло на права авіаційних компаній відповідно до правил авіаційної безпеки, які підпадають під дію Регламенту ЄС 2018/1139. Йдеться про ліцензії авіаперевізників на продукцію, запчастини, прилади, ліцензії на технічне авіаобслуговування, а також ліцензії тренувальних центрів для організацій і тренувальних пристроїв для імітації польотів.

Аналіз застосованих санкцій Радою Безпеки ООН, Радою ІКАО, міжнародними регіональними організаціями показує, що вони свідчать про тенденції санкційних заборон, а також суттєво впливають на вдосконалення механізму і методів реалізації примусових заходів.

**Висновки.** Уведення санкцій, спрямованих на обмеження авіаційного сполучення держави-агресора, має наслідком заборону для керівництва держави користування авіатранспортом з метою перешкодити авіаційному пересуванню особам, причетним до формування та втілення злочинної політики держави-агресора. Виконанню авіаційно-транспортних обмежень сприяють правові та технічні заходи ООН та спеціалізованих міжурядових організацій цивільної авіації, оскільки вони здатні забезпечити дієвий контроль за додержанням встановлених примусових заходів, що підвищує ефективність таких санкцій.

Санкції є інструментом довготривалої дії, вони можуть мати максимальний політичний та економічний ефект через певний час після їх введення. Якщо міжнародно-правові санкції в авіаційній сфері будуть діяти протягом тривалого часу, наслідком стане зниження потенціалу авіаційної галузі РФ, уповільнення виробничих процесів, відтік інвестицій, банкрутство суб'єктів авіаційної діяльності. Авіаційні санкції у комплексі з іншими примусовими заходами здатні негативно вплинути на загальний стан розвитку економіки держави-агресора. Разом з тим, залишається достатньо можливостей для вдосконалення авіаційних санкцій за активної участі ІКАО. Авіаційна безпека як найбільша цінність авіаційних послуг, наріжний камінь повітряного права, заслуговує на належну увагу, міжнародні регіональні організації цивільної авіації розробляють та впроваджують авіаційні санкції, а положення Статуту ООН та Чиказької конвенції надають авіаційним санкціям легітимність.

Міжнародно-правові санкції є необхідним інструментом для підтримання справедливості, відновлення попереднього стану міжнародних

відносин, який існував до порушення міжнародного права на основі принципу верховенства права і відновлення безпеки та миру.

### Література:

1. Якимчук Н. Санкції як правовий феномен в праві України та міжнародні стандарти їх застосування. *Конституційно-правові академічні студії*. 2021. №1. С.73–86.
2. Теорія міжнародного права: навч.-метод.посіб. / О. В. Бігняка. Херсон, 2020. 224 с.
3. Малишева Ю.О. Цілеспрямовані санкції та їх застосування Радою Безпеки ООН : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11/ Інститут держави і права ім. В.М. Корецького Національної академії наук України. Київ, 2016. 253 с.
4. Генасамблея ООН усунула РФ від участі в Раді з прав людини. *Укрінформ* : веб-сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/3451432-genasamblea-oon-usunula-rosiuid-ucasti-v-radi-z-prav-ludini.html> (дата звернення: 27.07.2022).
5. Чулінда Л.І., Мялковська О.О. Рекомендації міжнародних організацій для відновлення діяльності цивільної авіації в період пандемії COVID-19. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 5. С. 676–679.
6. ICAO Council condemns violation of territorial integrity and airspace of Ukraine : *ICAO Uniting aviaion*: веб-сайт. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-condemns-invasion-of-Ukraine.aspx> (дата звернення: 27.07.2022).
7. UK, EU and US aviation industry sanctions. *White & Case LLP* : website. URL: <https://www.whitecase.com/publications/alert/uk-eu-and-us-aviation-industry-sanctions> (дата звернення: 26.07.2022).
8. Aeroflot will not be permitted to operate flights to the UK. : *Aviation24be* : website. URL: <https://www.aviation24.be/airlines/aeroflot/aeroflot-will-not-be-permitted-to-operate-flights-to-the-uk/> (дата звернення: 25.07.2022).
9. Government to close Irish airspace to all Russian aircraft. *The Irish times* : website. URL: <https://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/government-to-close-irish-airspace-to-all-russian-aircraft-1.4813263> (дата звернення: 25.07.2022).
10. ICAO Council reviews dual registration of commercial aircraft by Russian Federation. *ICAO Uniting aviaion* : website. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-reviews-dual-registration-of-commercial-aircraft-by-Russian-Federation.aspx> (дата звернення: 26.07.2022).
11. Євроконтроль закликав світову авіацію об'єднатися та підтримати Україну. : website. URL: [https://lb.ua/society/2022/02/26/507076\\_britaniya\\_polshcha\\_bolgariya\\_chehiya.html](https://lb.ua/society/2022/02/26/507076_britaniya_polshcha_bolgariya_chehiya.html) (дата звернення: 26.07.2022).
12. EASA's application of restrictive measures taken by the European Union in view of Russia's military attack on Ukraine. *EASA. European Union Aviation Safety Agency EASA* : website. URL: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/restrictive-measures-russia/notice-stakeholders> (дата звернення: 26.07.2022).

### References:

1. Jakimchuk, N. (2021). Sankcii jak pravovij fenomen v pravi Ukraini ta mizhnarodni standarti ih zastosuvannja [Sanctions as a legal phenomenon in the law of Ukraine and international standards of their applicatio]. *Konstitucijno-pravovi akademichni studii - Constitutional and legal academic studies*, 1, 73–86 [in Ukrainian].
2. Bignjaka, O. V. (2020). *Teorija mizhnarodnogo prava [Theory of international law]*. Herson [in Ukrainian].



3. Malisheva, Ju.O. (2016). Cіlesprjamovani sankcii ta ih zastosuvannja Radoju Bezpeki OON [Targeted sanctions and their application by the UN Security Council]. *Candidate's thesis*. Kiiv :Institut derzhavi i prava im. V.M. Korec'kogo Nacional'noi akademii nauk Ukraïni [in Ukrainian].
4. Genasambleja OON usunula RF vid uchasti v Radi z prav ljudini [The UN General Assembly removed the Russian Federation from participation in the Human Rights Council]. *www.ukrinform.ua* Retrieved from <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/3451432-genasambleja-oon-usunula-rosiu-vid-uchasti-v-radi-z-prav-ludini.html> [in Ukrainian].
5. Chulinda, L.I., Mjalkovska, O.O. (2022). Rekomendacii mizhnarodnih organizacij dlja vidnovlennja dijnal'nosti civil'noi aviacii v period pandemii COVID-19 [Recommendations of international organizations for the resumption of civil aviation activities during the COVID-19 pandemic]. *Juridichnij naukovij elektronij zhurnal - Legal scientific electronic journal*, 5, 676–679 [in Ukrainian].
6. ICAO Council condemns violation of territorial integrity and airspace of Ukraine. *www.icao.int* Retrieved from <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-condemns-invasion-of-Ukraine.aspx> [in English].
7. UK, EU and US aviation industry sanctions. *www.whitecase.com* Retrieved from <https://www.whitecase.com/publications/alert/uk-eu-and-us-aviation-industry-sanctions> [in English].
8. Aeroflot will not be permitted to operate flights to the UK. *www.aviation24.be* Retrieved from <https://www.aviation24.be/airlines/aeroflot/aeroflot-will-not-be-permitted-to-operate-flights-to-the-uk/> [in English].
9. Government to close Irish airspace to all Russian aircraft. *www.irishtimes.com* Retrieved from <https://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/government-to-close-irish-airspace-to-all-russian-aircraft-1.4813263> [in English].
10. ICAO Council reviews dual registration of commercial aircraft by Russian Federation. *www.icao.int* Retrieved from <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-reviews-dual-registration-of-commercial-aircraft-by-Russian-Federation.aspx> [in English].
11. Yevrokontrol zaklykav svitovu aviatsiiu obiednatysia ta pidtrymaty Ukrainu [Eurocontrol called on world aviation to unite and support Ukraine]. *lb.ua/society* Retrieved from: [https://lb.ua/society/2022/02/26/507076\\_britaniya\\_polshcha\\_bolgariya\\_chehiya.html](https://lb.ua/society/2022/02/26/507076_britaniya_polshcha_bolgariya_chehiya.html) [in English].
12. EASA's application of restrictive measures taken by the European Union in view of Russia's military attack on Ukraine. *www.easa.europa.eu* Retrieved from <https://www.easa.europa.eu/the-agency/restrictive-measures-russia/notice-stakeholders> [in English].