

ПОВІТРЯНЕ, КОСМІЧНЕ, ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО

УДК 341.226(045)

В. С. Волостных,
аспирант

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В СИТУАЦИИ ВООРУЖЕННОГО КОНФЛИКТА НА ТЕРРИТОРИИ ГОСУДАРСТВА

Академия управления при Президенте Республики Беларусь
ул. Московская, 17, Минск, Республика Беларусь
E-mail: vvolostnyh@yandex.ru

Цель: в статье на основании правовой оценки документов, разработанных в рамках ИКАО, определяется правовой режим обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в ситуации вооруженного конфликта на территории государства. **Методы исследования:** анализ документов, обобщения полученных результатов. **Результаты:** выявлены меры, которые должны быть предприняты государствами в ситуациях, создающих потенциальную опасность для полетов гражданских воздушных судов. **Обсуждение:** проблемы национального законодательства и имплементации норм зарубежного законодательства в нормы отечественного законодательства.

Ключевые слова: Международная организация гражданской авиации, международный полет, рекомендации ИКАО, вооруженный конфликт, принцип суверенитета.

Постановка проблемы и ее актуальность.

Обеспечение безопасной деятельности гражданской авиации на протяжении последних десятилетий является одной из приоритетных задач, решаемых государствами и Международной организацией гражданской авиации (далее – ИКАО). Это связано прежде всего с тем, что в последнее время военнополитическая обстановка в мире продолжает оставаться нестабильной. Все чаще наблюдаются всплески насилия в различных регионах мира. В этих условиях воздушное пространство государств все более активно используется не только для целей гражданских воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты, авиационных работ, но и для выполнения военных задач.

Исходя из повышенной опасности осуществления деятельности на территории, где имеет место вооруженный конфликт, возникают риски для гражданской авиации. Кроме того, имеют место случаи, связанные с пред-

намеренными и непреднамеренными атаками на гражданские воздушные суда из зон военных конфликтов, учений, испытательных пусков ракет и т.п.

В этом контексте весьма показателен инцидент уничтожения воздушного судна авиакомпании Malaysia Airlines (Малайзийские авиалинии) зенитной ракетой, выпущенной из противозенитного зенитного комплекса «Бук», над восточной частью Украины 17 июля 2014 г., в результате чего погибли 298 пассажиров и члены экипажа, что несомненно обуславливает актуальность исследования и усиливает внимание к изучаемой проблеме.

Целью статьи является оценка эффективности правовых норм, обеспечивающих безопасность полетов при возникновении потенциальной опасности применения оружия против гражданских воздушных судов в полете в ситуации вооруженного конфликта на территории государства, осуществлении военных учений, испытательных пусков ракет и т.п.

Анализ исследований и публикаций. В современной русскоязычной юридической литературе проблема международно-правового обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов рассматривается в работах Ю.Н. Малеева [1], В.Д. Бордунова [2], Л.В. Павловой [3], А.И. Травникова [4]. Вместе с тем работы американских ученых: М. Мукаи [5], М. Мильде [6] и Д. Хорника [7], направлены на изучение вопросов правового режима международного воздушного пространства.

Теоретический анализ литературы позволяет сделать вывод, что несмотря на определенное освещение учеными темы международно-правового обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов, оценка правового режима обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в ситуации вооруженного конфликта на территории государства, достаточным образом не проводилась.

Изложение основного материала. В настоящее время наблюдается активный рост востребованности гражданской авиации для перевозки пассажиров и грузов, но по-прежнему для гражданских воздушных судов остаются риски в обеспечении безопасности полетов, связанные с пролетами через воздушное пространство государства, где идут военные действия или возможны вооруженные конфликты. Кроме этого, сегодня практически каждое государство осуществляет в своем воздушном пространстве военные задачи: учения, испытательные пуски ракет, запуски спутников, зондов и т.п. Такая деятельность несет потенциальную опасность применения оружия против гражданского воздушного судна в полете или столкновения с ним.

При осуществлении военной деятельности государства должны выполнять главную задачу в области аэронавигации – обеспечение безопасности и регулярности международных полетов. Эта задача главным образом достигается путем устранения различий в практике выполнения полетов в различных странах мира и путем оснащения сети международных воздушных линий средствами осуществления воздушной навигации и управления воздуш-

ным движением. ИКАО должна, согласно ст. 44 Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (далее – Чикагская конвенция) «обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире» и «способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации» [8]. Следует учитывать, что согласно ст. 1 Чикагской конвенции, полеты иностранных гражданских воздушных судов осуществляются в воздушном пространстве другого государства, где действует общепризнанный принцип международного воздушного права – принцип абсолютного суверенитета государства над своим воздушным пространством [8]. Исходя из этого, государства обладают правом ограничивать или запрещать пролеты установленных зон или всей своей территории, что является характерным аспектом полного и исключительного суверенитета государства над своим воздушным пространством. Такие ограничения достигаются путем установления «запретных зон» или «зон ограничения полетов», которые применяются государствами в ситуации вооруженного конфликта или в случае проведения военных учений, пусков ракет и т.п.

Но не все государства придерживаются рекомендаций ИКАО, и примером тому служат трагичные случаи преднамеренных и непреднамеренных атак на гражданские воздушные суда из зон военной деятельности или учений.

В 1988 году Самолёт Airbus A300B2-203 авиакомпании Iran Air совершал коммерческий пассажирский рейс IR655 между Тегераном и Дубаем с промежуточной посадкой в Бендер-Аббасе. Через несколько минут после вылета из Бендер-Аббаса самолет был сбит над Персидским заливом ракетой, выпущенной с ракетного крейсера «Vincennes» ВМС США. Американское правительство заявило, что иранский самолёт по ошибке был идентифицирован как истребитель F-14 ВВС Ирана [9].

23 марта 2007 года самолёт Ил-76ТД белорусской авиакомпании «Трансавиаэкспорт», выполнявший полёт по маршруту Могадишо – Джибути – Минск, был сбит боевиками-экстремистами при взлёте из аэропорта города Могадишо – сто-

лицы Сомали. В результате катастрофы погибли 11 человек [10, с. 43].

Следует отметить, что право на запрет полетов, в том числе по военной необходимости, странам – участницам ИКАО дает ст. 9 Чикагской конвенции [8].

При этом ответственность за введение специальных мер безопасности полетов лежит на стране, отвечающей за предоставление обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве, затрагиваемом конфликтом. Эта страна должна «определить географический район конфликта, оценить опасности или потенциальные опасности для полетов гражданских воздушных судов и определить, следует ли избегать полетов в районе конфликта или можно продолжать полеты при соблюдении определенных условий» [8]. Кроме того, государство может потребовать от любого воздушного судна, входящего в запретную зону, произвести посадку в возможно кратчайший срок в каком-либо указанном аэропорту в пределах его территории (ст. 9) [8].

Однако, ст. 9 Чикагской конвенции предусматривает некоторые условия и ограничения при осуществлении этого права, – отсутствие дискриминации между воздушными судами различной национальности, «разумные размеры и местоположение» запретной зоны или зоны ограничения, чтобы без необходимости не создавать препятствий для аэронавигации, официально сообщать описание таких зон государствам и ИКАО [8].

Государства же стараются сделать так, чтобы зоны ограничения полетов были как можно меньшего размера. Ведь в случае установления государством запретных зон, авиакомпании обязаны планировать свои маршруты минуя эти зоны – облетая их, что несомненно несет экономический ущерб авиакомпаниям. Государствам также невыгодно устанавливать запретные зоны, так как их воздушное пространство становится менее привлекательным для авиакомпаний, и они стараются лететь через страны с наименьшим количеством запретных зон и зон ограничения полетов.

Так, в сентябре 1967 года Великобритания инициировала процедуру урегулирования спора Советом ИКАО против Испании, в связи с установлением Испанией запретной зоны в бухте Альхесирас напротив Гибралтар. Утверждалось, что зона не была «разумного размера и местоположения» и что она без необходимости создает препятствие рейсам в/из Гибралтара. Международные трения возникли в тех случаях, когда государства пытались ограничить воздушную навигацию над открытым морем для своих военных учений, тестирования ракет или ядерных испытаний, однако, явный политический характер таких ситуаций оставил эти вопросы вне компетенции ИКАО [11].

Следует напомнить, что 11 сентября 2001 года и в течение трех дней после происшествия, Правительство США запретило все гражданские полеты в воздушном пространстве США, что условно нанесло экономический ущерб авиакомпаниям, пассажирам и аэропортам. Но в данной ситуации правительство США было вынуждено принять такие меры в заботе о безопасности. Как известно из расследований авиационных происшествий, неправильное установление размеров запретных зон, зон ограничения полетов или их не установление, приводит к повреждению или уничтожению воздушных судов.

В проливе Корфу произошла ситуация, когда правительство Албании разместило или, по крайней мере, знало о размещении автоматических якорных мин в территориальных водах между ее территорией и греческим островом Корфу, и намеренно не сделало никаких предупреждений проходящим британским военным кораблям. 22 октября 1946 года два военных корабля были уничтожены, 42 британских морских пехотинца погибли и еще столько же получили ранения. Суд постановил, что албанские власти были обязаны принять все необходимые меры, чтобы деятельность под ее юрисдикцией или контролем не причинила ущерба другим государствам, или по крайней мере, предупреждать все морские суда о потенциальной опасности, которую представляют для них минные поля [12].

Следует заметить, что еще в 1990 году после расследования обстоятельств уничтожения

3 июля 1988 года иранского самолета Airbus A300B2-203 ракетой, выпущенной американским военным эсминцем, ИКАО были разработаны правовые нормы определяющие действия, которые должны быть предприняты государствами в ситуациях, создающих потенциальную опасность для гражданских воздушных судов в случае военной деятельности. Рекомендации ИКАО содержатся в Руководстве по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов 1990 г. [13] (далее — Руководство).

Не смотря на то, что Руководство имеет правовой статус рекомендательного документа ИКАО и разработано с целью оказания конструктивного содействия государствам в обеспечении безопасного и упорядоченного потока международного воздушного движения в случае планирования и осуществления военной деятельности, на практике оно носит квази-обязательный характер.

В Руководстве рассматриваются, прежде всего, вопросы координации действий между военными полномочными органами и службами воздушного движения соответствующего государства. В части, касающейся координации деятельности военных полномочных органов и служб воздушного движения, данный документ дополняет положения Приложения 11 к Чикагской конвенции.

В пункте 3.2 Руководства отражены примеры военной деятельности, которая может создавать угрозу гражданским воздушным судам и которая должна координироваться с органами обслуживания воздушного движения (далее – ОВД) [13].

Международными стандартами в главе 5 Приложения 15 к Чикагской конвенции предусматривается ответственность государства за информирование пользователей воздушного пространства о наличии опасности для авионавигации или ограничений его воздушного пространства, путем выпуска извещения NOTAM [14]. NOTAM – это сообщение содержащее необходимую информацию, рекомендации и меры безопасности, которые необ-

ходимо принять экипажу воздушного судна. Пункт 4.2 Руководства конкретизирует обязанность государств, возлагая ответственность по распространению такой информации на соответствующие полномочные органы ОВД государства, обеспечивающего обслуживание. Орган ОВД должен уведомить службу авионавигационной информации (далее – САИ) этого же государства, которая, в свою очередь, отвечает за составление и выпуск извещения NOTAM. Полномочный орган в соответствии с Приложением 15 к Чикагской конвенции (на что ссылаются в Руководстве [13]) должен не менее чем за 7 дней уведомить об установлении им опасных или запретных зон и не менее чем за 24 часа может сообщить об изменении или отмене планируемой деятельности.

Кроме изложенных выше средств обеспечения безопасности полетов в ситуации вооруженного конфликта заслуживают внимания еще ряд положений, содержащихся в Руководстве. Они тесно связаны с таким вопросом, как передача предупреждений и навигационное содействие гражданскими воздушными судам.

Пункт 8.1 Руководства закрепляет, что когда военный орган наблюдает, что гражданское воздушное судно входит или собирается войти в обозначенную запретную, опасную зону или зону ограничения полетов, либо в любой другой район деятельности, создающей потенциальную опасность этому воздушному судну, должно быть послано предупреждение через соответствующий орган ОВД. Предупреждение должно включать рекомендацию об изменении курса, необходимом для того, чтобы воздушное судно вышло из зоны или обошло ее. Такие меры должны приниматься для исключения подобной ситуации произошедшей в проливе Корфу, которую мы упомянули ранее.

Если необходимая информация не поступает от государств, военные органы которых вовлечены в вооруженный конфликт, государство, ответственное за обеспечение обслуживания воздушного движения, должно установить характер и степень опасности или потенциальной опасности из таких других источников, как эксплуатанты воздушных судов, Организация по авионавигационному обслуживанию гражданской авиации (да-

лее – КАНСО), Международная ассоциация воздушного транспорта (далее – ИАТА), Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (далее – ИФАЛПА), соседние государства или, в некоторых случаях, соответствующие региональные бюро ИКАО (см. п. 10.4 Руководства) [13]. ИКАО может также оказать содействие по просьбе ИАТА или ИФАЛПА.

Выводы. Государства несут ответственность за управление своим воздушным пространством и за его безопасность. Однако, государства, сталкивающиеся с вооруженным конфликтом, крайне редко закрывают свое воздушное пространство. При вооруженном конфликте обеспечение безопасности своего воздушного пространства может оказаться для государства затруднительным. В связи с этим, полагаем, что государствам необходимо обратить внимание на следующие первостепенные меры по обеспечению безопасности полетов гражданских воздушных судов в ситуации вооруженного конфликта на территории государства.

1. Своевременное закрытие воздушного пространства или ограничение его использования. Полеты иностранных гражданских воздушных судов осуществляются в воздушном пространстве государства, где доминирует принцип абсолютного суверенитета государства над своим воздушным пространством, что объясняет закрепление в документах ИКАО свободы усмотрения государства, на территории которого происходит вооруженный конфликт, в решении вопроса, касающегося ограничения или запрещения пролета иностранного гражданского воздушного судна через его воздушное пространство, и определяет рекомендательный характер ст. 9 Чикагской конвенции. Считаем, что ст. 9 Чикагской конвенции необходимо придать статус императивной (обязательной) нормы, закрепляющей обязанность устанавливать запретные зоны для обеспечения безопасности международной авионавигации. Вследствие этого государство, не выполнившее это требование, может быть привлечено к международной ответственности за

необеспечение должной безопасности международных полетов в своем воздушном пространстве.

2. Предоставление информации о вооруженном конфликте другим сторонам, которую они могут учесть при оценке уровня безопасности и принятии решений. Авиакомпаниям не следует исходить из того, что при отсутствии ограничений воздушное пространство над зоной конфликта является безопасным. По этой причине авиакомпании должны проводить собственную оценку риска, также в отношении стран, над которыми проходят их маршруты. Странам следует более активно предоставлять информацию о зонах конфликтов, военных учений, и обмениваться информацией об угрозах с ИКАО и авиакомпаниями в лице Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). Обмен информацией должен проводиться как на национальном, так и на международном уровне, и быть четко структурирован.

3. Осуществление должной координацию между службами управления воздушным движением военной и гражданской авиации.

4. Сотрудничество государств по разработке и принятию единообразных мер для международной авионавигации в ситуациях, создающих потенциальную опасность для полетов гражданских воздушных судов над зонами вооруженных конфликтов. Как показывают практика вооруженных конфликтов последних лет в Сирии, Ираке, Афганистане, Йемене и других странах, государства зачастую не следуют рекомендациям ИКАО, подвергая гражданские воздушные суда дополнительным рискам. Согласно ст. 37 Чикагской конвенции, Договаривающиеся государства предусматривают сотрудничество в деле достижения в максимально возможной степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации по всем вопросам, в области которых такое единообразие будет способствовать воздушной навигации и совершенствовать ее [8].

Считаем, что государствам-членам ИКАО не позволяет принять меры для единообразной международной авионавигации в ситуациях, создающих потенциальную опасность для полетов гражданских воздушных судов над зонами во-

оруженных конфликтов то, что вопросы обеспечения безопасности полетов в данных ситуациях, затронуты в документах ИКАО частично.

Вместе с тем, Аэронавигационной комиссией ИКАО разработано Руководство по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов 1990 г. По нашему мнению, правовые нормы обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в ситуации вооруженного конфликта на территории государства, изложенные в Руководстве, являются весьма эффективными в силу его целевой направленности и детальной регламентации механизма взаимодействия соответствующих военных и гражданских органов государства, находящегося в зоне вооруженного конфликта. Но так, как Руководство относится к инструктивному материалу ИКАО и носит рекомендательный характер для государств-членов ИКАО, большинство стран его положения проигнорировало.

Считаем, что Руководству необходимо придать статус обязательного документа, изложив его положения в Стандартах ИКАО для его дальнейшей имплементации в национальном законодательстве государств-членов ИКАО.

Таким образом, считаем правовой режим обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в ситуации вооруженного конфликта на территории государства, в настоящее время не полным и требующим доработки как со стороны ИКАО, так со стороны государств-членов ИКАО.

Литература

1. Малеев Ю. Н. Международное воздушное право: вопросы теории и практики / Ю. Н. Малеев. – М.: Международные отношения, 1986. – 240 с.

2. Бордунов В. Д. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов / В. Д. Бордунов, А. И. Котов, Ю. Н. Малеев. – М.: Наука, 1988. – 209 с.

3. Павлова Л. В. Роль ИКАО в обеспечении безопасности полетов гражданских воздушных

судов в ситуации вооруженного конфликта на территории государства // Журнал международного права и международных отношений. – 2016. – № 3-4 (78-79). – С. 3-9.

4. Травников А. И. Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность / А. И. Травников. – М.: Проспект, 2014. – 224 с.

5. Mukai M. The use of force against civil aircraft: the legal aspects of joint international actions / M. Mukai // Ann. Air & Sp. L. – 1994. – № 19-2. – P. 567.

6. Milde M. Interception of Civil Aircraft vs. Misuse of Civil Aviation // Ann. Air & Sp. L., 1986.

7. Hornik J. Navigation in Airspace // A legal Trichotomy. A thesis submitted at the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws (LL.M.) / J. Hornik; Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada, August 2001. – 266 p.

8. Конвенция о международной гражданской авиации [Электронный ресурс] / Сайт ИКАО. Международный документ. – Режим доступа: <https://portal.icao.int/ICAO-NET/Pages/Documents.aspx>.

9. Lissitzyn The Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law, 1953.

10. Беларусь потеряла в Сомали 11 авиаторов и два Ил-76 // Национальный аэрокосмический журнал «Взлёт». – 2005. – № 6. – С. 43.

11. MH-17 Crash: Dutch Safety Board final report, the Hague, October 2015 [Электронный ресурс] // Dutch Safety Board. — Режим доступа: <http://www.onderzoeksraad.nl/uploads/phase-docs/1006/debcd724fe7breport-mh17-crash.pdf>. – Дата доступа: 05.03.2018.

12. *The Corfu Channel Case* [Electronic resource] / International court of justice – Mode of access: <http://www.icj-cij.org/files/summaries/summaries-1948-1991-ru.pdf>.

13. Руководство по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов. Doc ICAO 9554-AN/932 [Электронный ресурс]: 23 июня 1986 г. // Международная организация гражданской авиации: офиц. сайт. – Режим доступа: <https://portal.icao.int/>

icao.int/ICAO-NET/Pages/Documents.aspx. –
Дата доступа: 05.03.2018.

14. *Приложение 15* к Конвенции о международной гражданской авиации [Электронный ресурс]: 2 марта 2013 г., Издание четырнадцатое // ИКАО: офиц. сайт. – Режим доступа: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an15_cons_ru.pdf. – Дата доступа: 05.03.2018.

References

1. *Maleev Ju. N.* Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo: voprosy teoryy i praktyky / Ju. N. Maleev. – М.: Mezhdunarodnyye otnosheniya, 1986. – 240 s.

2. *Bordunov V. D.* Pravovoe regulirovanie mezdunarodnih polotov grazdanskikh vozdušnih sudov / V. D. Bordunov, A. I. Kotov, Ju. N. Maleev. – М.: Nauka, 1988. – 209 s.

3. *Pavlova L. V.* Rol ICAO v obespechenii bezopasnosti poliotov grazdanskikh vozdušnih sudov v situacii vooruzennogo konflikta na territorii gosudarstva // Zurnal mezdunarodnogo prava i mezdunarodnih otnoshenij. – 2016. – № 3-4 (78-79). – S. 3.

4. *Travnikov A. I.* Pravovoi rezim vozdušnogo prosnranstva / A. I. Travnikov. – М.: Prospekt, 2014. – 224 s.

5. *Mukai M.* The use of force against civil aircraft: the legal aspects of joint international actions / M. Mukai // Ann. Air & Sp. L. – 1994. – № 19-2. – S. 567.

6. *Milde M.* Interception of Civil Aircraft vs. Misuse of Civil Aviation // Ann. Air & Sp. L., 1986.

7. *Hornik J.* Navigation in Airspace // A legal Trichotomy. A thesis submitted at the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master

of Laws (LL.M.) / J. Hornik; Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada, August 2001. – 266 s.

8. *Konvencija* o mezdunarodnoj grazdanskoi aviaciji [Electronnij resurs] / Sajt IKAO. Mizhnarodnyj dokument. – Rezhym dostupa: <https://portal.icao.int/ICAO-NET/Pages/Documents.aspx>.

9. *Lissitzyn* The Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law, 1953.

10. Belarus poteriala v Somali 11 aviatorov i dva Il-76 // Nacionalnij aerokosmicheskij jurnal «Vzlet». – 2005. – № 6. – S. 43.

11. *MH-17 Crash*: Dutch Safety Board final report, the Hague, October 2015 [Electronnij resurs] // Dutch Safety Board. – Rezhym dostupa: <http://www.onderzoeksraad.nl/uploads/phase-docs/1006/debcd724fe7breport-mh17-crash.pdf>. – Data dostupa: 05.03.2018.

12. *The Corfu Channel Case*, [Electronic resource] / International court of justice – Mode of access: <http://www.icj-cij.org/files/summaries/summaries-1948-1991-ru.pdf>.

13. *Rukovodstvo* po meram bezopasnosti, prini-maemim v sviazi s voennoj dejatel'nostju potencialno opasnoj dla proizvodstva poliotov grazdanskikh vozdušnih sudov. Doc ICAO 9554-AN/932 [Electronnij resurs] / Sajt IKAO. Mizhnarodnyj dokument. – Rezhym dostupa: <https://portal.icao.int/ICAO-NET/Pages/Documents.aspx>. – Data dostupa: 05.03.2018.

14. *Prilozenie 15* k Konvencii o mezdunarodnoj grazdanskoi aviaciji, [Electronnij resurs] / Sajt IKAO. Mizhnarodnyj dokument. – Rezhym dostupa: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an15_cons_ru.pdf. – Data dostupa: 05.03.2018.

В. С. Волостних

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ЦИВІЛЬНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН У СИТУАЦІЇ ЗБРОЙНОГО КОНФЛІКТУ НА ТЕРИТОРІЇ ДЕРЖАВИ

Академія управління при Президентові Республіки Білорусь

вул. Московська, 17, Мінськ, Республіка Білорусь

E-mail: vvolostnyh@yandex.ru

Мета: у статті на підставі правової оцінки документів, розроблених в рамках ІКАО, визначається правовий режим забезпечення без-небезпеки польотів цивільних повітряних суден у ситуації воєнного конфлікту на території держави. **Методи дослідження:** аналіз документів, загальних відомостей про отримані результати. **Результати:** виявлені заходи, які повинні бути вжиті державами в ситуаціях, що створюють потенційну небезпеку для польотів цивільних повітряних суден. **Обговорення:** проблеми національного законодавства та імплементації норм зарубіжного законодавства в нормах вітчизняного законодавства.

Ключові слова: Міжнародна організація цивільної авіації, міжнародний політ, рекомендації ІКАО, збройний конфлікт, принцип суверенітету.

V. Valastnykh

**LEGAL REGIME FOR SAFETY OF FLIGHTS OF CIVIL AIRCRAFT
IN THE SITUATION OF ARMED CONFLICT
ON THE TERRITORY OF THE STATE**

Academy of Public Administration under the aegis

of the President of the Republic of Belarus

Moskovskaya, 17, Minsk, Republic of Belarus

E-mail: vvolostnyh@yandex.ru

Purpose: the article, based on the legal assessment of documents developed within the framework of ICAO, defines the legal regime for ensuring the safety of flights of civil aircraft in the situation of armed conflict in the territory of the state. **Methods:** analysis of documents, generalization of the results. **Results:** measures to be taken by states in situations that pose potential hazards for civilian aircraft operations have been identified. **Discussion:** the problems of national legislation and the implementation of the norms of foreign legislation in the norms of domestic legislation.

Keywords: International Civil Aviation Organization, international flight, ICAO recommendations, armed conflict, principle of sovereignty.