

Л. І. Чулінда,

кандидат юридичних наук, доцент

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3771-4854>

Н. О. Савліва,

здобувачка вищої освіти другого (магістерського) рівня

ДІЄВІСТЬ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ САНКЦІЙ У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ПРОТИ ДЕРЖАВИ-АГРЕСОРА

Державне некомерційне підприємство
«Державний університет «Київський авіаційний інститут»
проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна
E-mails: chulinda@ukr.net, 6160916@stud.nau.edu.ua

Метою дослідження є здійснення аналізу реалізації міжнародно-правових санкцій у сфері цивільної авіації, пошук напрямів підвищення дієвості цього інструмента в контексті стримування держави-агресора та корекції її політики. **Методи дослідження:** використано зокрема, порівняльний та системний методи для з'ясування суті та ефективності міжнародно-правових санкцій, враховуючи величезні збитки від повномасштабного вторгнення РФ на територію суверенної України. **Результати:** встановлено, що міжнародно-правові санкції у сфері цивільної авіації спрямовані на припинення міжнародного правопорушення з метою тиску на державу-правопорушника; стверджується, що приєднання міжнародної спільноти до їх застосування на етапі військової агресії РФ потребує переосмислення комплексу правових відносин щодо ухвалення та реалізації примусових заходів Ради Безпеки ООН, інших спеціалізованих міжнародних організацій; здійснено аналіз сучасної практики застосування міжнародно-правових санкцій у сфері цивільної авіації проти держави-агресора та їх дієвості; визначено значення міжнародно-правових санкцій у сфері цивільної авіації проти держави-агресора. **Обговорення:** у разі порушення країною міжнародних норм та відмови виконувати свої зобов'язання і брати на себе відповідальність, доречним є застосування санкцій до такої країни; санкції є інструментом довготривалої дії, вони можуть мати максимальний політичний та економічний ефект через певний час після їх введення.

Ключові слова: цивільна авіація; міжнародно-правові санкції; держава-агресор; міжнародно-правові норми; співпраця міжнародних організацій.

Постановка проблеми та її актуальність.

Санкції, введені після широкомасштабного вторгнення російських військ на територію України 24 лютого 2022 р., поширюються як на конкретних осіб, так і на економіку, торгівлю, логістику, імпорт та експорт товарів та інших сфер діяльності держави-агресора. Міжнародно-правові санкції є одним із найдієвіших засобів примусового характеру для відновлення міжнародного миру. 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.

У сфері цивільної авіації міжнародна спільнота діє з метою безпеки у повітряному просторі, щоб польоти виконувалися без загрози для

життя і здоров'я людей. Цивільна авіація відіграє важливу роль у підтриманні нормальної життєдіяльності будь-якої держави і міжнародної спільноти загалом. Проте повітряний транспорт зазнає небезпеки під час загострення політичних та соціально-економічних проблем у світі, появи зон збройних конфліктів, зростання терористичної активності.

Отже, важливим є надати оцінку сучасним проявам санкційної політики 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. 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, інших спеціалізованих міжнародних організацій. Ефективним фактором успіху санкцій проти РФ є тривалість їх застосування, єдність держав та міжнародних організацій, а також постійний моніторинг ефективності обмежувальних заходів.

Актуальним є дослідження сучасних проявів санкційної політики держав та міжнародних регіональних організацій цивільної авіації, їх впливу на міжнародний правопорядок та його фундаментальні основи. Кожен випадок введення міжнародно-правових санкцій стосовно конкретної держави є потребує належного вивчення й оцінювання з погляду міжнародного права.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Питання міжнародно-правових санкцій досліджували у своїх працях такі вчені, як В.Г. Буткевич, І.І. Лукашук, О.О. Мережко, Т.М. Нешатаєва. Аналіз міжнародно-правових санкцій у цивільній авіації здійснювали М. Раскалей, О. Григоров, Л. Чулінда. Характеристику форм і мети санкцій, що уведено проти Росії, надають А. Бобровицький, Н. Гавриленко, А. Гончарук, І. Ус, Г. Широкий, Р. Юлдашев. Однак процесу їх застосування міжнародними регіональними організаціями цивільної авіації в

умовах воєнної агресії проти України приділено небагато уваги у працях вітчизняних вчених, що зумовлює актуальність обраної теми.

Виклад основного матеріалу дослідження. У міжнародному праві санкції є реакцією на вчинення державою певного протиправного діяння. 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 постає у відповідь на правопорушення. Міжнародно-правові санкції – це засіб, за допомогою якого відновлюють порушені права та домагаються відшкодування [1]. Санкції розглядаються як запобіжні та обмежувальні заходи, які дозволяють реагувати на політичні виклики та події, що суперечать цілям і цінностям держав, які їх застосовують [2]. У разі порушення державою міжнародних норм та відмови виконувати свої зобов'язання, брати на себе відповідальність, доречним є застосування санкцій до такої держави.

Вітчизняні вчені, аналізуючи досвід міжнародних організацій із застосування санкцій, під останніми розуміють колективні примусові заходи незбройного (політичного, дипломатичного та економічного) характеру, що їх застосовують члени певної організації і спеціалізовані установи ООН проти держави, яка порушує або загрожує міжнародному миру та безпеці, порушує приписи Статуту ООН і відмовляється виконувати рішення Ради Безпеки ООН, з метою змусити цю державу припинити міжнародне правопорушення, понести міжнародно-правову відповідальність за неправомірну поведінку та виконувати свої зобов'язання згідно зі Статутом ООН [3]. 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 [4].

Статут ООН передбачає, що міжнародно-правові санкції можуть застосовувати Рада безпеки ООН і спеціалізовані міжнародні організації, зокрема, у сфері цивільної авіації – Рада

ІСАО, вищий орган Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО). Мета ІСАО спрямована на задоволення потреб населення у безпечному міжнародному повітряному просторі та забезпеченні безпечного розвитку міжнародної цивільної авіації у всьому світі, вона заохочує будівництво та експлуатацію літаків, а також створення та розвиток авіаліній, аеропортів і навігаційного обладнання у мирних цілях.

На сучасному етапі науковці виокремлюють такі п'ять рівнів міжнародних санкцій у сфері цивільної авіації проти держави-агресора: 1) глобальний рівень – санкції, які застосовуються міжнародними організаціями, такими як ООН, ЄС тощо; 2) міждержавний рівень – запроваджуються державами або групами держав; 3) галузевий рівень – рівень окремих державних інститутів або галузей економіки, що стосуються співробітництва між країнами; 4) корпоративний рівень – рівень транснаціональних корпорацій, державних та приватних фірм; 5) індивідуальний рівень – санкції до окремих громадян, фізичних осіб [5]. Тобто, міжнародно-правові санкції є не лише формою міжнародно-правової відповідальності, оскільки вона є обов'язком відновлення порушених прав та відшкодування, а засобом, за допомогою якого відновлюють порушені права та домагаються відшкодування.

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, оскільки Росія дискредитує всі міжнародні інституції, у роботі яких досі бере участь. Спеціалізована установа ООН, Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) працює з метою міжнародного узгодження технічних стандартів і стратегій, сприяючи безпечному, захищеному та сталому розвитку авіаційних секторів і авіаційних послуг для 193 держав-членів. Рада ІСАО 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 [3].

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 ІСАО зобов'язані негайно повідомляти про потенційні ризики для безпечних і надійних операцій цивільної авіації у своєму суверенному або делегованому повітряному просторі, включаючи зони конфліктів [6].

Санкції Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) пов'язані із закриттям повітряного сполучення для РФ, забороняють зліт повітряних суден із території держав-членів, посадку на ній або проліт над нею, якщо ці повітряні судна повинні здійснити посадку на території держави-адресата санкцій або здійснили зліт з її території, а також інші заходи, спрямовані на перешкоджання авіаційній діяльності держави. Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) регулярно проводить заходи з метою привернення уваги міжнародної спільноти до важливих проблем безпеки у сфері цивільної авіації. Це, зокрема, звернення ІСАО до національних урядів, проведення конференцій, онлайн зустрічей [4] з можливістю державам-учасникам висловити свої думки та ідеї, зокрема, стосовно застосування санкцій в авіаційній сфері проти держави агресора.

Важливим є положення про санкції щодо держави, яка не виконує зобов'язань (стаття 88 Конвенції). Асамблея зупиняє право голосу в Асамблеї та в Раді будь-якої Договірної держави, яка не виконує зобов'язань, передбачених положеннями Глави XVIII. Спори і невиконання зобов'язань. Положення Чиказької конвенції створили універсальну основу співробітництва для держав з метою забезпечення безпеки цивільної авіації. Стосовно вирішення спорів у цивільній авіації, Конвенція про міжнародну цивільну авіацію наголошує, що якщо яка-небудь розбіжність між двома або більше Договірними державами, що стосується тлумачення або застосування цієї Конвенції та її Додатків, не мо-

же бути врегульована шляхом переговорів, вона на прохання будь-якої держави, втягнутої в цю розбіжність, вирішується Радою. Жоден член Ради, який є стороною в якому-небудь спорі, не бере участь у голосуванні при розгляді Радою цього спору [6]. Батьки-засновники Конвенції дуже добре знали римське право, закріплюючи крилатий римський вислів: «Ніхто не може бути суддею у власній справі». Таким чином, держава-агресор не могла на засіданнях Ради ІКАО ветоувати і виправдовувати повномасштабне вторгнення в Україну, коли відбувалося голосування про застосування санкцій у сфері цивільної авіації проти РФ.

Вторгнення Росії в Україну вже має величезний вплив на авіасполучення. Внаслідок агресії Росія виявилася майже повністю відрізаною від європейського повітряного простору, оскільки ЄС заборонив польоти російських літаків у своєму повітряному просторі. Великобританія, Швейцарія, Канада та США наслідували цей приклад. Відразу після початку війни в Україні Європейський Союз, 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].

Ірландія також обмежила російським авіаперевізникам і літакам польоти в ірландський повітряний простір, над або з нього [8]. 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 авіалайнерів.

Європейський Союз прийняв комплекс обмежувальних заходів у відповідь на вторгнення Росії в Україну ще 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 то-

варами і технологіями особам або органам в Росії, або для використання в Росії [9]. Санкції запровадили і виробники літаків такі, як європейська компанія Airbus та американська Boeing, які припинили технічне обслуговування російських авіакомпаній і постачання запчастин, обмежили доступ до найважливіших онлайн-посібників і документації щодо усунення несправностей. Заборона на продаж усіх літаків, запасних частин та обладнання російським авіакомпаніям суттєво погіршує певні сектори економіки Росії. За порушення санкцій частина російського авіапарку потрапила під арешт під час техобслуговування або вильотів за кордон [10].

Аналіз міжнародно-правових санкцій, застосованих міжнародними та європейськими організаціями цивільної авіації свідчить, що дієвий результат може бути досягнутий лише завдяки тісній співпраці міжнародної спільноти. Так, Міжнародна міжурядова організація у сфері 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 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 своєму веб-сайті [12]. EASA зупинило дію всіх сертифікатів, якщо власник сертифіката знаходиться або проживає в Росії, що вплинуло на права та обов'язки авіаційних компаній відповідно до правил авіаційної безпеки. 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. Літаки без відповідних

сертифікатів не мають права здійснювати рейси в авіапросторі ЄС.

Міжнародна асоціація авіаперевізників IATA координує та представляє інтереси авіатранспортної галузі в таких сферах, як забезпечення безпеки польотів, реалізація польотів, тарифна політика, техобслуговування, авіаційна безпека. У лютому 2022 року Генеральний директор IATA зробив повідомлення: «Я приголомшений незаконним вторгненням Росії в Україну та солідарний з українським народом в облозі. Авіація сприяє миру та свободі, об'єднуючи людей. Але в ці останні дні мир був зруйнований, люди заплатили жакливу ціну. Моє серце з усім народом України, включаючи партнерів по галузі та колег» [13].

На дієвість міжнародно-правових санкцій у сфері цивільної авіації вказують огляди американських експертів [14]. Наслідки застосування міжнародно-правових санкцій у цивільній авіації можна прослідкувати, аналізуючи втрати російської авіації та кількість інцидентів у небі, коли цивільні російські літаки палили, йшли на аварійні посадки через недієздатні двигуни або ж інші старі, пошкоджені деталі, виникала технічна несправність гідравліки у літаку. Через санкції у Росії відсутня можливість купити необхідне технічне обладнання, а свої деталі вона виробляти не спроможна. Американські експерти зазначають, що у 2022 році було зафіксовано 36 інцидентів через «проблемні» літаки РФ, а у 2023 році зареєстровано вже понад 180 інцидентів, пов'язаних із поломками літаків місцевих авіакомпаній. Тобто на кожні 100 тисяч вильотів російських літаків припадало приблизно 10 небезпечних ситуацій. Експерти пов'язують технічні проблеми, що почастишали, з відсутністю якісного обслуговування бортів через введені щодо російської авіагалузі санкції, зокрема, заборону на техогляди та ремонт у сертифікованих експертів-техніків.

Хоча у більшості інцидентів вдавалося уникнути серйозних травм або катастроф, можна передбачити, що постійні механічні проблеми становлять серйозні ризики для пасажирів і збільшують тиск на пілотів, а це може мати наслідком більш серйозні події. Санкції, запроваджені проти російських авіакомпаній, значно

ускладнили підтримання льотної придатності літаків та їх технічного стану, зокрема відчувається дефіцит шасі та гальм. Адже компенсувати повну заборону постачання, особливо мікроелектроніки, сучасній Росії просто не вдасться. Падає здатність навчати нових пілотів і проводити необхідні курси підвищення кваліфікації. Держава-агресор втратила доступ до навчальних рекомендацій ІКАО, необхідних для проведення перевірок технічного стану авіалайнерів, що має наслідком зниження рівня безпеки у небі Росії.

Проблеми, що накопичуються у повітряному просторі держави-агресора, свідчать про швидке падіння рівня безпеки цивільної авіації в РФ, а отже про дієвість міжнародно-правових санкцій міжнародної спільноти у сфері цивільної авіації проти держави-агресора.

Європейський Союз у відповідь на російську агресію проти України ухвалив безпрецедентні санкції проти російської авіаційної галузі, за якими нові поставки, а також техобслуговування та страхування всіх бортів заборонені, а вже здані в лізинг літаки за старими контрактами мають бути повернені [15]. Фактично це означає неможливість повноцінної експлуатації всіх літаків Airbus. Американська компанія Boeing вжила аналогічних заходів щодо своїх літаків, призупинивши технічну підтримку та обслуговування російських авіакомпаній, які користуються її бортами. Ірландські лізингодавці вже затребували повернення 240 літаків, з яких 152 орендуються російськими перевізниками у компанії AerCap. РФ націоналізувала наявний парк літаків, які були у лізингу, фактично відібрала чужу власність. Це означає, що з РФ інші країни не зможуть мати справи через крадіжки та недотримання своїх зобов'язань.

У березні 2024 року російська авіакомпанія AirBridgeCargo, яка до початку повномасштабного вторгнення РФ в Україну була найбільшим вантажним авіаперевізником у Росії, почала повертати літаки іноземним власникам після дворічного простою. AirBridgeCargo вже повернула перший Boeing 747 його китайському власнику лізингодавцю BOCA (Bank of China Aviation). Літак із реєстраційним номером VP-BIN вилетів із міжнародного аеропорту Шереметьєво до

Шанхаю [16]. AirBridgeCargo раніше експлуатувала три Boeing, орендовані у BOCA. Один із них лізингодавець повернув собі ще 2022 року після запровадження санкції проти РФ за вторгнення в Україну: на той час літак перебував у Гонконгу. Через відмову російської авіакомпанії повернути інші два літаки китайський лізингодавець у 2023 році подав на неї до суду Нью-Йорка і виграв позов. AirBridgeCargo зобов'язали виплатити \$406 млн.

Створена США, ЄС та міжнародними організаціями цивільної авіації система моніторингу, контролю та блокування експорту та реекспорту серйозно обмежила роботу авіаційного сектора економіки РФ. Частіше з'являються повідомлення про проблеми в авіаційній галузі: нестачу запчастин, скасування рейсів, заборону російським авіакомпаніям письмово фіксувати несправності літаків, припинення польотів авіаперевізниками, зупинку роботи авіакомпаній та скорочення флоту, проблеми з навчанням пілотів, із спецтехнікою та обслуговуванням літаків за кордоном тощо.

Однак варто зазначити, що згодом авіаційна галузь почала пристосовуватися до санкційного режиму, а саме: придумали розбирати літаки на запчастини, відправляти літаки на ремонт до інших країн, зокрема до Ірану. Російські авіакомпанії та інші імпортери почали масово обходити санкції країн Заходу, таким чином вирішуючи проблему нестачі запчастин для літаків. За деякими оцінками, з травня 2022 до червня 2023 рр. тільки російськими авіакомпаніями було ввезено авіаційних запчастин на 1,2 млрд дол. США через посередників у таких країнах, як Таджикистан, Об'єднані Арабські Емірати, Туреччина, Китай і Киргизстан, які не приєдналися до західних санкцій проти РФ [17].

З метою посилення санкційного режиму в цій сфері фахівці рекомендують створити систему відслідковування руху запчастин, обладнання, спецтехніки тощо від виробника до авіакомпанії поза санкціями з наданням гарантій та грошової застави покупцем цих товарів (безпосередньо авіакомпанією або посередником) для забезпечення надходження цих товарів за призначенням [2].

Загалом, умовами дієвості уведення санкцій є правові, економічні, політичні, природно-географічні, регіональні та глобальні чинники, які зумовлюють вплив на умови застосування та ефективність примусових заходів. Втрата можливості літати до Європи завдає значних втрат роскомпаніям, адже значна частина прибуткових авіарейсів Росії була саме до цього регіону. Крім того, зростання цін на авіаперевезення та поступове зубожіння населення, для яких вже закрита Європа та загалом понад 30 країн світу, ще більше завдасть шкоди російським авіакомпаніям, навіть у внутрішньому повітряному просторі.

Висновки. 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. Міжнародно-правові авіаційні санкції у комплексі з іншими примусовими заходами здатні негативно вплинути на загальний стан розвитку економіки держави-агресора. Застосування санкцій є легітимним засобом забезпечення міжнародного правопорядку та підвищення ефективності міжнародного права, сприяє відновленню порушеного стану міжнародних відносин.

Отже, уведення санкцій, спрямованих на обмеження діяльності у сфері авіаційного сполучення держави-агресора, має наслідком заборону користування авіатранспортом з метою перешкодити пересуванню особам, причетним до формування та втілення злочинної політики держави-агресора. Запровадження пакетів міжнародно-правових санкцій у сфері цивільної авіації є наслідком дій ООН та спеціалізованих міжурядових організацій цивільної авіації, оскільки вони здатні забезпечити дієвий контроль за додержанням встановлених примусових заходів, що підвищує їх ефективність.

Міжнародні регіональні організації цивільної авіації розробляють та впроваджують авіаційні санкції, а положення Конвенції про міжнародну цивільну авіацію надають санкціям легітим-

ність. Ефективність санкцій залежить від співпраці широкого кола міжнародних та європейських організацій, усіх учасників світового авіаційного співтовариства, які усвідомлюють, що для відновлення міжнародного правопорядку основними цінностями є безпека, верховенство права і права людини.

Дієвість запровадження санкцій у сфері цивільної авіації засвідчує, що Міжнародна організація цивільної авіації, інші міжнародні, європейські організації цивільної авіації спрямовують свою діяльність на обмеження авіаційного сполучення держави-агресора, оскільки авіаційна безпека є найбільшою цінністю цивільної авіації. Таким чином, якщо міжнародно-правові санкції в авіаційній сфері будуть діяти протягом тривалого часу, наслідком стане зниження потенціалу авіаційної галузі РФ, уповільнення виробничих процесів, банкрутство суб'єктів авіаційної діяльності. Авіаційні санкції у комплексі з іншими примусовими заходами здатні негативно вплинути на загальний стан розвитку економіки держави-агресора.

Однак варто зазначити, що санкції у сфері цивільної авіації потребують неухильного виконання, а авіаційна безпека заслуговує на належну увагу з боку міжнародних регіональних організацій цивільної авіації. Тобто, міжнародно-правові санкції є необхідним інструментом для підтримання справедливості, відновлення попереднього стану міжнародних відносин, який існував до порушення міжнародного права на основі принципу верховенства міжнародного права і відновлення безпеки та миру. Досвід застосування санкцій у сфері цивільної авіації проти держави-агресора демонструє, що примусові заходи відіграють провідну роль у забезпеченні реалізації норм міжнародного права.

Література

1. Теорія міжнародного права: навч.-метод. посіб. / за ред. О.В. Бігняка. Херсон: Гельветика, 2020. 224 с.
2. Міжнародні санкції як інструмент стримування російської агресії проти України: аналіт. доп. / А. Бобровицький, Н. Гавриленко, А. Гончарук, І. Ус, Г. Широкий, Р. Юлдашев; за заг. ред. М. Паламарчука. Київ: НІСД, 2023. 76 с. (Серія «Міжнародні відносини»). DOI: <https://doi.org/10.53679/NISS-analytrep.2023.10>
3. 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-rosiuvid-ucasti-v-radi-z-prav-ludini.html> (дата звернення: 31.10.2024).
4. Гусар О.А., Чулінда Л.І. Міжнародно-правові санкції у сфері цивільної авіації. *Наука і техніка сьогодні*. 2022. № 10. С. 44-54. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2022-10\(10\)-44-54](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2022-10(10)-44-54)
5. Теоретичні та практичні аспекти санкцій в міжнародному праві. URL: http://www.lsej.org.ua/10_2021/151.pdf (дата звернення: 31.10.2024).
6. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text (дата звернення: 31.10.2024).
7. UK, EU and US aviation industry sanctions. URL: <https://www.whitecase.com/publications/alert/uk-eu-and-us-aviation-industry-sanctions> (дата звернення: 31.10.2024).
8. 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-airspaceto-all-russian-aircraft-1.4813263> (дата звернення: 31.10.2024).
9. Чулінда Л.І. Обмежувальні заходи (санкції) Європейського Союзу для зупинення воєнної агресії Росії. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 8. С. 599-602.
10. Падіння РФ триває: 13 літаків російського «Аерофлоту» заарештовано. URL: <http://surl.li/mrwkc> (дата звернення: 31.10.2024).
11. Євроконтроль закликав світову авіацію об'єднатися та підтримати Україну. URL: https://lb.ua/society/2022/02/26/507076_britaniya_polshcha_bolgariya_chehiya.html (дата звернення: 31.10.2024).
12. EASA's application of restrictive measures taken by the European Union in view of Russia's military attack on Ukraine. URL: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/restrictive>

measures-russia/notice-stakeholders (дата звернення: 31.10.2024).

13. Comment on the Conflict in Ukraine. URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/opinions/statement-on-the-unlawful-invasion-of-ukraine/> (дата звернення: 31.10.2024).

14. Midair Fires and Malfunctions Surge on Russia's Planes as Sanctions. URL: https://www.wsj.com/business/airlines/midair-fires-and-malfunctions-surge-on-russias-planes-as-sanctions-bite-ba0df5df?mod=hp_lead_pos4 (дата звернення: 31.10.2024).

15. Яким буде майбутнє російської авіації: аналіз військового та цивільного сегменту. URL: https://defence-ua.com/news/jakim_bude_majbutnje_rosijskoji_aviatsiji_analiz_vijskovogo_ta_a_tsivilnogo_segmentu-6448.html (дата звернення: 31.10.2024).

16. Санкції працюють: Найбільша вантажна авіакомпанія Росії почала ліквідацію парку літаків. URL: <https://internetua.com/sankciyi-pracuauat-naibilsha-vantajna-aviakompaniya-rosiyyi-pocsala-likvidaciua-parku-litakiv> (дата звернення: 31.10.2024).

17. How Russia keeps its fleet of Western jets in the air. URL: <https://www.reuters.com/world/europe/how-russia-keeps-its-fleet-western-jets-air-2023-08-23/> (дата звернення: 31.10.2024).

References

1. Teoriia mizhnarodnoho prava: navch.-metod.posib. / za red. O.V. Bihniaka. Kherson: Helvetyka, 2020. 224 s.

2. Mizhnarodni sanktsii yak instrument strymuvannia rosiiskoi ahresii proty Ukrainy: analit. dop. / A. Bobrovyskyi, N. Havrylenko, A. Honcharuk, I. Us, H. Shyrokyi, R. Yuldashev; za zah. red. M. Palamarchuka. Kyiv: NISD, 2023. 76 s. (Seriia «Mizhnarodni vidnosyny»). DOI: <https://doi.org/10.53679/NISS-analytrep.2023.10>

3. Henasambleia OON usunula RF vid uchasti v Radi z prav liudyny. Ukrinform: veb-sait. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/3451432-genasambleia-on-usunula-rosiuvid-ucasti-v-radi-z-prav-ludini.html> (дата звернення: 31.10.2024).

4. Husar O.A., Chulinda L.I. Mizhnarodno-pravovi sanktsii u sferi tsyvilnoi aviatsii. *Nauka i tekhnika sohodni*. 2022. № 10. S. 44-54. DOI:

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

5. Teoretychni ta praktychni aspekty sanktsii v mizhnarodnomu pravi. http://www.lsej.org.ua/10_2021/151.pdf (дата звернення: 31.10.2024).

6. Konventsia pro mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiiu 1944. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text (дата звернення: 31.10.2024).

7. UK, EU and US aviation industry sanctions. URL: <https://www.whitecase.com/publications/alert/uk-eu-and-us-aviation-industry-sanctions> (дата звернення: 31.10.2024).

8. 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-airspaceto-all-russian-aircraft-1.4813263> (дата звернення: 31.10.2024).

9. Chulinda L.I. Obmezhuvalni zakhody (sanktsii) Yevropeiskoho Soiuzu dlia zupynennia voiennoi ahresii Rosii. *Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal*. 2022. № 8. S. 599-602.

10. Padinnia RF tryvaie: 13 litakiv rosiiskoho «Aeroflotu» zareshetovano. URL: <http://surl.li/mrwkc> (дата звернення: 31.10.2024).

11. Yevrokontrol zaklykav svitovu aviatsiiu obiednatysia ta pidtrymaty Ukrainu. URL: https://lb.ua/society/2022/02/26/507076_britaniya_polshcha_bolgariya_chehiya.html (дата звернення: 31.10.2024).

12. EASA's application of restrictive measures taken by the European Union in view of Russia's military attack on Ukraine. URL: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/restrictive-measures-russia/notice-stakeholders> (дата звернення: 31.10.2024).

13. Comment on the Conflict in Ukraine. URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/opinions/statement-on-the-unlawful-invasion-of-ukraine/> (дата звернення: 31.10.2024).

14. Midair Fires and Malfunctions Surge on Russia's Planes as Sanctions. URL: https://www.wsj.com/business/airlines/midair-fires-and-malfunctions-surge-on-russias-planes-as-sanctions-bite-ba0df5df?mod=hp_lead_pos4 (дата звернення: 31.10.2024).

15. Yakym bude maibutnie rosiiskoi aviatsii: analiz viiskovoho ta tsyvilnoho sehmentu. URL: https://defence-ua.com/news/jakim_bude_majbutnje_rosijskoji_aviatsiji_analiz_vijskovogo_ta_tsivilnogo_segmentu-6448.html (data zvernennia: 31.10.2024).

16. Sanktsii pratsiuiut: Naibilsha vantazhna aviakompaniia Rosii pochala likvidatsiiu parku

litakiv. URL: <https://internetua.com/sankciyi-pracuauat-naibilsha-vantajna-aviakompaniya-rosiyi-pocsala-likvidaciua-parku-litakiv> (data zvernennia: 31.10.2024).

17. How Russia keeps its fleet of Western jets in the air. URL: <https://www.reuters.com/world/europe/how-russia-keeps-its-fleet-western-jets-air-2023-08-23/> (data zvernennia: 31.10.2024).

Liudmyla Chulinda, Natalia Savliwa

EFFECTIVENESS OF INTERNATIONAL LEGAL SANCTIONS IN THE FIELD OF CIVIL AVIATION AGAINST THE AGGRESSOR STATE

State Non-Commercial Company «State University «Kyiv Aviation Institute»

Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03058, Kyiv, Ukraine

E-mails: chulinda@ukr.net, 6160916@stud.nau.edu.ua

*The purpose of the study is to analyze the implementation of international legal sanctions in the field of civil aviation, to find ways to increase the effectiveness of this tool in the context of deterring the aggressor state and correcting its policy. **Research methods:** in particular, comparative and systematic methods were used to clarify the essence and effectiveness of international legal sanctions, taking into account the huge losses from the full-scale invasion of the Russian Federation on the territory of sovereign Ukraine. **Results:** it was established that international legal sanctions in the field of civil aviation are aimed at stopping an international offense in order to put pressure on the offending state; it is claimed that joining the international community to their application at the stage of military aggression of the Russian Federation requires a rethinking of the complex of legal relations regarding the adoption and implementation of coercive measures by the UN Security Council and other specialized international organizations; the meaning of international legal sanctions in the field of civil aviation against the aggressor state is determined. **Discussion:** if a country violates international norms and refuses to fulfill its obligations and take responsibility, it is appropriate to apply sanctions to such a country; sanctions are a tool of long-term action, they can have the maximum political and economic effect after a certain time after their introduction. **Conclusion:** international legal sanctions are a necessary tool for maintaining justice, restoring the previous state of international relations that existed before the violation of international law based on the principle the rule of international law and the restoration of security and peace.*

***Key words:** civil aviation; international legal sanctions; aggressor state; international legal norms; cooperation of international organizations.*

Стаття надійшла до редакції 02.11.2024