

фінансуванню розповсюдження зброї масового знищення: Закон України № 361-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/361-20#Text> (дата звернення: 27.07.2022)

8. Уголовное право зарубежных стран : учебное пособие / Л. С. Аистова, Д. Ю. Краев. 2-е изд. / перер. с 1-го изд. Д. Ю. Краев. СПб, 2020. 131 с.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-229-6-70>

«AIR SOVEREIGNTY»: MODERN INTERPRETATION

«ПОВІТРЯНИЙ СУВЕРЕНІТЕТ»: СУЧАСНЕ ТРАКТУВАННЯ

Grygorov O. M. Григоров О. М.

*Doctor of Law, Associate Professor,
Professor at the Department
of International Law
Educational and Scientific Institute
of International Relations
Taras Shevchenko National University of Kyiv
Kyiv, Ukraine*

*доктор юридичних наук, доцент,
професор кафедри міжнародного права
Навчально-наукового інституту
міжнародних відносин
Київського національного університету
імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Перша спроба визначення на універсальному рівні правового статусу повітряного простору була здійснена в рамках у Паризької конвенції 1919 р. про повітряну навігацію, яка, об'єднавши 53 держави світу, набула чинності у 1922 р. Ст. 1 Конвенції визначала, що кожна держава має повний і винятковий суверенітет над повітряним простором, розташованим над її сухопутною та водною територією [1]. На жаль, внаслідок низки об'єктивних причин, Паризька конвенція не стала першим універсальним міжнародним актом того часу у галузі цивільної авіації [2, с. 36-40].

Чиказька конвенція 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію (чинна з 04.04.1947 р.), яка на разі є основним джерелом міжнародного повітряного права, кодифікувала загальновизнаний на сьогодні принцип повного і виняткового суверенітету держави над повітряним простором над її територією.

Наступним важливим кроком для міжнародно-правової регламентації статусу і режиму повітряного простору стало прийняття Конвенції ООН 1982 р. з морського права (чинна з 16.11.1994 р.), яка у

п. «б» ст. 87 закріпила свободу польотів у повітряному просторі, розташованому над відкритим морем.

Отже, при тлумаченні поняття «повітряний простір», виходячи з його правового статусу і режиму використання, ми визначаємо повітряний простір, з одного боку, як інтегральну частину території конкретної держави (суверенний повітряний простір), а з іншого, як простір, що знаходиться за межами державної території (міжнародний повітряний простір) [3, с. 45]. Таким чином, умовний термін «повітряний суверенітет» охоплює, на нашу думку, різні – теоретичні і практичні – аспекти застосування принципу повного і виняткового суверенітету держави над повітряним простором, який розташований над її територією, і є складовою частиною поняття «державний суверенітет». Виходячи саме з цієї думки, проаналізуємо нові тенденції у розумінні поняття «повітряного суверенітету» держави.

На зламі тисячоліття у доктрині і у практиці міжнародного права виникла низка нових міжнародно-правових моделей, пов'язаних з «повітряним суверенітетом» держави. Так, результатом Віденської міжнародної конференції 1991 р. стало підписання її учасниками Договору про відкрите небо (набув чинності 01.01.2002 р.), який урегулював основні аспекти застосування режиму «відкритого неба». Договір мав сприяти застосуванню чинних та майбутніх угод у галузі контролю за озброєннями як у сфері звичайних, так і стратегічних озброєнь на території від Ванкуверу до Владивостоку [4]. По суті, Договір про відкрите небо визначив новації щодо використання суверенного повітряного простору для польотів розвідувальної авіації держав-учасниць, насамперед, щодо доступу до заборонених для польотів зон у суверенному повітряному просторі. Як цілком справедливо стверджує Ю. Гаврилова, особливе значення в рамках Договору про відкрите небо мають польоти над забороненими зонами, оскільки такі зони нерідко встановлюються для того, щоб приховати від інших держав будь-які військові та/або екологічно-небезпечні об'єкти, і є результатом конфронтаційної моделі міжнародних відносин [5]. На жаль, факт виходу з Договору 1992 р. США та РФ нівелював застосування цього важливого міжнародно-правового механізму забезпечення миру та міжнародної безпеки.

Водночас, стратегічна спрямованість політики ЄС в авіаційній галузі, сформульована в тому числі в ст. 7 Рамкового регламенту 2004 р.: «Співтовариство повинно надати підтримку та працювати в напрямку розширення дії програми Спільного європейського неба на держави, що не є членами Європейського Союзу. Для цього Співтовариство має прагнути як у рамках угод, укладених з сусідніми державами, що не є

членами ЄС, так і в контексті діяльності ЄВРОКОНТРОЛЮ, до розширення на ці держави сфери дії цього регламенту» [6], визначила нові підходи щодо формування «спільного авіаційного простору», не враховуючи діючі межі суверенного повітряного простору держав-учасниць. Довгий шлях України до приєднання до Спільного європейського неба, який завершився 12.10.2021 р. підписанням Угоди між Україною та ЄС про спільний авіаційний простір, ще раз висвітлив новітню тенденцію зміни трактування змісту поняття «повітряного суверенітету». Не дивлячись на те, що ця новація пов'язана з питаннями лібералізації діяльності міжнародного повітряного транспорту, можна чітко прослідити взаємозв'язок між практичним втіленням концепції «спільного авіаційного простору» і відходу держав-членів ЄС від «класичного» застосування принципу повного і виняткового суверенітету держави над її повітряним простором в рамках міжнародно-договірної практики ЄС в авіаційній галузі [2, с. 113-123].

Ще однією тенденцією у сучасному трактуванні поняття «повітряного суверенітету» стала, на думку автора, практика РБ ООН щодо введення «безпольотних зон» у суверенному повітряному просторі. Першим кроком на цьому шляху була Резолюція 670(1990) від 25.09.1990 р., прийнята РБ ООН у відповідь на агресію Ірану проти Кувейту. Зокрема, пп. 2-7 Резолюції визначали, що 1) усі держави, незалежно від будь-яких прав та зобов'язань, накладених в силу міжнародної угоди (включно з Чиказькою конвенцією 1944 р. – *прим. автора*), не дозволяють жодному повітряному судну, незалежно від його реєстрації, злітати з їх території, якщо це повітряне судно буде перевозити будь-які вантажі (за винятком гуманітарних вантажів, визначених Комітетом РБ ООН) в Ірак або Кувейт, 2) держави не дозволяють жодному повітряному судну, пункт призначення якого знаходиться в Іраку або Кувейті, незалежно від його реєстрації, пролітати над їх територією (за винятком обов'язкової посадки для перевірки вантажу або ж якщо цей політ схвалено Комітетом РБ ООН) [7]. Також на початку громадянської війни у Лівії РБ ООН ухвалила аналогічну Резолюцію №1973 від 19.03.2011 р, якою санкціоновані будь-які дії щодо захисту мирних жителів і населених ними територій, за винятком введення окупаційних військ, і встановлена заборона на всі польоти в повітряному просторі Лівії. Заборона не поширювалась на польоти в гуманітарних цілях, такі як доставка або сприяння доставці допомоги, в тому числі медикаментів, продовольства, гуманітарного персоналу і пов'язаної з ними допомоги, або евакуація іноземних громадян з Лівії, а також інші польоти в цілях захисту цивільного

населення. Резолюція діяла до 27.10.2011 р., коли було ухвалено Резолюцію № 2016, яка скасувала режим «безпольотної зони».

Таким чином, варто погодитися з висновком української дослідниці Малишевої Ю.В., яка пов'язує такі обмеження «повітряного суверенітету» з міжнародно-правовими санкціями, спрямованими на переривання повітряного сполучення в суверенному повітряному просторі, які у поєднанні із іншими цілеспрямованими заходами фінансового та економічного спрямування є відповідь світового співтовариства на злочинну політику держави-делінквента [8]. В сучасних умовах санкційна діяльність РБ ООН щодо встановлення «безпольотної зони», на думку автора, свідчить про те, що практика делегування державами-учасницями ООН повноважень щодо обмеження суверенітету держави-агресора включно з обмеженням «повітряного суверенітету» є дієвим (за наявності консенсусу постійних членів РБ ООН) міжнародно-правовим інструментом забезпечення миру і безпеки.

З викладеного вище можна зробити висновок про певну детермінацію поняття «повітряного суверенітету» в сучасному міжнародному праві у двох напрямках: 1) в рамках лібералізації діяльності міжнародного повітряного транспорту та 2) в рамках забезпечення дії санкційних механізмів РБ ООН, що має важливе значення для прогресивного розвитку як сучасного міжнародного повітряного права, права міжнародної безпеки, так і міжнародного права в цілому.

Література:

1. Paris Convention of 1919. *Revolvy*. URL: <https://www.revolvy.com/page/Paris-Convention-of-1919>
2. Григоров О. М. Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток: монографія. Одеса: Фенікс, 2020. 440 с.
3. Григоров О.М., Марущак О.І. Сфера просторів буття людства: формування простору суверенітету людства. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. Випуск 109 (Частина II). 2012. С. 42–48.
4. Григоров О.М. Україна та Договір про відкрите небо. *Вісник КНУ ім. Т. Шевченка. Міжнародні відносини*. Випуск 8. Частина II. 2008. С. 88-92.
5. Гаврилова Ю.Ю. Правовий режим повітряного простору і програма «відкрите небо». *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України: Збірник наукових праць*. – К.: ІЗВРУ, 2011. – Вип. 1 (4). С. 116-121.

6. Regulation (EC) No. 549/2004 of the European Parliament of the Council of 10 March 2004; laying down the framework for the creation of the single European Sky (the framework Regulation). *Official Journal of the European Union*, 2004, L96, p. 1-8.

7. Резолюція СБ ООН 670(1990). 25.09.1990. URL: [http://undoc5.org/ru/Res/670\(1990\)](http://undoc5.org/ru/Res/670(1990))

8. Малишева Ю.В. Цілеспрямовані санкції та їх застосування Радою Безпеки ООН. *Дис. на здобуття наук. ступ канд.юрид.наук. К.*, 2016. 256 с. (117)

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-229-6-71>

**GENOCIDE: INTERNATIONAL REGULATION AND ISSUES
OF PROSECUTION IN LIGHT OF THE ARMED AGGRESSION
OF THE RUSSIAN FEDERATION AGAINST UKRAINE**

**ГЕНОЦИД: МІЖНАРОДНЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ
ТА ПРОБЛЕМАТИКА ПРИТЯГНЕННЯ
ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У СВІТЛІ ЗБРОЙНОЇ АГРЕСІЇ
РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ ПРОТИ УКРАЇНИ**

Ivchuk Yu. Yu. Івчук Ю. Ю.

*Doctor of Law, Professor,
Professor at the Department of Law
Volodymyr Dahl East Ukrainian
National University
Dnipro, Ukraine*

*докторка юридичних наук, професорка,
професорка кафедри правознавства
Східноукраїнського
національного університету імені
Володимира Даля
м. Дніпро, Україна*

*«Геноцид починається з вбивства однієї людини не за те,
що вона зробила, а через те, хто вона є».
Кофі Аннан*

Здобутки цивілізованої світової спільноти у царині забезпечення прав індивідів, етносів та націй свідчать про беззаперечне засудження та заборону вчинення будь-яких дій, спрямованих на повне або часткове знищення певних груп людей, тобто геноциду. Зокрема, вперше на міжнародному рівні геноцид був визнаний злочином згідно з міжнародним правом у резолюції Генеральної Асамблеї ООН від 11 грудня 1946 року, що закликала розглядати геноцид як злочин із