

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ПРИМЕНЕНИЯ СИЛЫ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ ГОСУДАРСТВА ПРОТИВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ПОЛЕТЕ

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

Цель: в статье определяется правовой режим применения силы в суверенном воздушном пространстве государства против гражданских воздушных судов в полете на основе оценки документов, разработанных в рамках Международной организации гражданской авиации. **Методы исследования:** анализируются международные акты в сфере применения силы против гражданских воздушных судов в полете. **Результаты:** определяются меры, которые должны и могут быть приняты в ситуации осуществления перехвата гражданского воздушного судна государственной авиацией. **Обсуждение:** проблемы национального законодательства и имплементации норм зарубежного законодательства в нормы отечественного законодательства.

Ключевые слова: перехват воздушного судна, Международная организация гражданской авиации, рекомендуемая практика, стандарт, суверенитет.

Постановка проблемы и ее актуальность.

До настоящего времени в международном праве и практике государств отсутствует единообразный подход к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете. С одной стороны, государства – члены Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) берут на себя обязательство принимать меры для того, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом, с другой – известны печальные примеры неразумного применения оружия против гражданских воздушных судов в полете. Один из таких случаев произошел 20 апреля 2001 года против предполагаемых торговцев наркотиками: перехватчик российского производства (Сухой 22) перуанских воздушных сил сбил частный однодвигательный самолет Cessna 185, который потерял связь и ошибочно подозревался в перевозке наркотиков. Находившиеся на борту жена американского дипломата и ее семимесячный ребенок погибли [1].

Вместе с тем, 11 сентября 2001 года, гражданские воздушные суда были незаконно захва-

чены в США, затем намеренно разбиты о башни Всемирного торгового центра в Нью-Йорке. Как следствие, возникает вопрос, какие действия могли или должны были предпринять власти, если они подозревали, что террористы собирались направить воздушное судно на разрушение важной цели, что может привести к взрыву, пожару и масштабной потере жизней? Могли ли его сбить?

Внимание автора к изучаемой проблеме, а также ее актуальность обуславливается потенциальной опасностью применения оружия против гражданских воздушных судов в полете при осуществлении перехвата гражданского воздушного судна государственной авиацией.

Целью статьи является определение правового режима применения силы в суверенном воздушном пространстве государства против гражданских воздушных судов в полете на основе, разработанных в рамках ИКАО документов, а также оценка эффективности правовых мер, которые должны и могут быть предприняты государствами при осуществлении перехвата гражданского воздушного судна государственной авиацией.

Анализ исследований и публикаций. В современной русскоязычной юридической литературе проблема международно-правового обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в целом, рассматривается в работах Ю. Н. Малеева [1], В. Д. Бордунова [2], А. Н. Верещагина [3], А. И. Травникова [4]. Фрагментарное исследование рассматриваемой темы провели американские ученые: Ж.-К. Пирис [5], М. Мильде [6], М. Мукаи и Й. Мразек [7] и иные. Вместе с тем, указанные авторы затрагивали лишь отдельные аспекты международно-правового обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов. Определение правового режима применения силы в суверенном воздушном пространстве государства против гражданских воздушных судов в полете в правовой доктрине не осуществлялось. Анализ литературы позволяет сделать вывод, что вопросы обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов при осуществлении перехвата, учеными вовсе не рассматривались.

Изложение основного материала. В рамках исследуемой проблематики следует в обязательном порядке учитывать, что 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, являющимся продолжением территории государства. Данное положение закреплено в ст. 1 Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (далее – Чикагская конвенция) и отражено в воздушных кодексах многих государств, к примеру, Российской Федерации (ст. 1 Воздушного кодекса Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ), Республики Казахстан (ст. 2 Закона Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 г. № 339-IV), Республики Беларусь (ст. 2 Воздушного кодекса Республики Беларусь от 16 мая 2006 г. № 117-З).

Любой международный полет сопряжен с пересечением воздушным судном государственной границы по меньшей мере двух государств, с транзитом через территорию государ-

ства или совершением посадки в его аэропорту. Правовое регулирование воздушных сообщений в суверенном воздушном пространстве вытекает из полного и исключительного суверенитета государства над его воздушным пространством. Права государства в этой сфере могут быть разделены на три группы и включают: регулирование воздушных перемещений в пределах территории государства; регулирование деятельности воздушно-транспортных предприятий на его территории; осуществление административной, гражданской и иной юрисдикции по отношению к воздушным судам, их экипажам и находящимся на этих судах пассажирам, грузам и почте [8, с. 347].

В этом контексте государства и международные организации придают исключительно важное значение обеспечению безопасности международных полетов. А принцип абсолютного суверенитета государства над своим воздушным пространством приобретает статус основополагающего в обеспечении безопасности. Этому способствует и деятельность ИКАО, направленная, согласно ст. 44 Чикагской конвенции «обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире» и «способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации» [9].

Эта задача главным образом достигается благодаря устранению различий в практике выполнения полетов в разных странах мира и осуществляется путем разработки: Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPs) издаваемых в виде приложений к Чикагской конвенции; правил аэронавигационного обслуживания (PANS); дополнительных региональных правил (SUPPs); различного рода инструктивных материалов. Такие акты унифицируют правила полетов, требования к авиационной безопасности, нормам летной годности воздушных судов. Документы имеют ИКАО имеют различную правовую силу.

Так, стандарт – это любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, летным характеристикам, персоналу и правилам, единообразное применение которого признано необходимым для обеспечения безопасности и регулярности международного воздушного движения, а его соблюдение, согласно ст. 37 Чикагской конвенции, обя-

зательным для всех государств – членов ИКАО. Если государство – член ИКАО не принимает тот или иной стандарт, оно обязано уведомить об этом Совет ИКАО в месячный срок в соответствии со ст. 38 Чикагской конвенции. Рекомендуемая практика ИКАО является квази-обязательной. Несмотря на то, что ее единообразное применение признано желательным, государства – члены ИКАО стараются ее придерживаться. Любое положение принимает статус Стандарта или Рекомендуемой практики после его утверждения Советом ИКАО.

Так, в соответствии с международными нормами на государства возлагается обязанность по организации воздушного пространства (установление его оптимальной структуры для обеспечения его безопасного и эффективного использования), организации и обслуживанию воздушного движения, обеспечению безопасности полетов, контролю за соблюдением правил полетов в суверенном воздушном пространстве государства и его охране. Защита воздушного пространства является неотъемлемой частью защиты национальной территории. В дополнении к общим охраняемым интересам государства, воздушное пространство охраняется для обеспечения безопасности полетов, соблюдения воздушного законодательства и защиты жизни и собственности на земле.

В ряде случаев государства применяют силу против гражданских воздушных судов в полете. И подтверждение тому негативная практика применения оружия против гражданских воздушных судов в полете, которые, предположительно, нарушили суверенное воздушное пространство. Среди наиболее значимых инцидентов с участием гражданских воздушных судов, в контексте проводимого исследования, можно назвать следующие.

29 апреля 1952 года воздушное судно Air France следовавшее через Берлинский коридор из Франкфурта в Берлин было атаковано двумя советскими перехватчиками. СССР утверждал, что воздушное судно отклонилось от воздушной трассы, вторглось в воздушное пространство Восточной Германии и не выполняло приказы совершить посадку [10].

23 июля 1954 года воздушное судно Cathay Pacific следовавшее из Бангкока в Гонконг, было обстреляно без предупреждения китайскими

перехватчиками. Китайские военные приняли данное воздушное судно за военное воздушное судно китайских националистов [10].

27 июля 1955 года израильское воздушное судно EI-AI заблудилось в воздушном пространстве Болгарии и было сбито, в результате чего погиб 51 пассажир и 7 членов экипажа. Болгарское правительство сперва утверждало, что идентифицировать воздушное судно было невозможно, и что оно было сбито зенитной артиллерией. Позднее они вынуждены были признать, что воздушное судно было сбито перехватчиком, который был в состоянии визуально идентифицировать невооруженное гражданское воздушное судно [11].

21 февраля 1973 года израильские ВВС сбили гражданский Боинг-727 ливийской авиакомпании над оккупированной Израилем Синаем, при крушении погибли 106 человек. Воздушное судно следовало в Каир, но в песчаной буре потеряло ориентацию и почти на 100 миль отклонилось от курса, предположительно пролетая над секретной израильской позицией в оккупированном Синае. Инцидент был исследован Советом ИКАО, который осудил действия Израиля, и Израиль согласился выплатить компенсацию пострадавшим. Позиция Совета была однозначной, и действия Израиля были названы «вопиющим нарушением принципов, закрепленных в Чикагской конвенции» [10].

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. Иранское правительство, однако, утверждало, что «Vincennes» сознательно атаковал гражданский самолёт [10].

Уместно обратить внимание на то, что защита воздушного пространства может быть возложена на национальные полицейские силы или военных, при этом и те, и другие используют воздушные суда при исполнении своих обязанностей. Формально, воздушные суда, используемые в военных или полицейских целях, не по-

падают под регулирование Чикагской конвенции (статья 3 а)), которая применяется только в отношении гражданских воздушных судов. Тем не менее, «поведение» государственного воздушного судна регулируется определенными правилами общего международного права. Так, в соответствии со статьей 3 d) Чикагской конвенции Договаривающиеся государства приняли на себя юридическое обязательство «при установлении правил для своих государственных воздушных судов, обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов» [9]. Обязанность проявить должную осмотрительность была закреплена уже в 1946 году в решении по делу о проливе Корфу и в настоящее время является обычной нормой международного права [12].

Следует также учитывать существование в международном праве общепризнанной обязанности по принятию государством всех необходимых меры для обеспечения того, чтобы деятельность над его юрисдикцией или под его контролем не причиняла ущерба другим государствам. А воздушное судно, как известно из ст. 6 Парижской Конвенции 1919 г., имеет национальность того государства, в котором оно зарегистрировано.

Как известно, одним из средств защиты воздушного пространства является перехват подозрительного воздушного судна в воздухе, что несомненно несет потенциальную опасность для него. Согласно ст. 1.1.2 Руководства по перехвату гражданских воздушных судов (Doc 9433-AN/926) воздушное судно будет считаться «подозрительным», если оно себя не идентифицирует, входит в суверенное воздушное пространство государства без надлежащего разрешения и не выполняет указаний совершить посадку или покинуть данное воздушное пространство, выполняет полет за пределами установленной воздушной трассы или через запретную зону или зону ограничения полетов, подозревается в незаконном полете или незаконной перевозке товаров или лиц, представляет опасность для других воздушных судов [13].

Перехват гражданского воздушного судна осуществляется государственными воздушными судами. Такое государственное воздушное судно обнаруживает гражданское воздушное судно и приближается к нему в целях идентификации

(опознавания) и принятия решения о дальнейших действиях. «Перехваты гражданских воздушных судов являются потенциально опасными во всех случаях», говорится в примечании к стандарту 3.8.1 в Приложении 2 к Чикагской конвенции «Правила полетов». Безопасность полета требует минимального горизонтального и вертикального эшелонирования между воздушными судами в воздушном пространстве, чтобы избежать опасности столкновения и свести к минимуму последствия турбулентности в спутном следе. Тем не менее, в случае перехвата меры предосторожности минимального эшелонирования игнорируются, и государственное воздушное судно приближается к перехватываемому воздушному судну на расстояние, достаточное для визуальной идентификации или визуальной сигнализации.

В Добавлении 2 к Приложению 2 «Правила полетов» [14], которое относится к перехвату гражданских воздушных судов, говорится, что необходимо принимать во внимание договоренности государств на основе следующих принципов при разработке правил и административных директив:

а) перехват гражданских воздушных судов будет предприниматься только в качестве крайней меры;

б) перехват, в случае осуществления, будет ограничиваться опознаванием воздушного судна, если нет необходимости вернуть его на запланированную линию пути, вывести его за пределы воздушного пространства государства, направить в сторону от запретной зоны, зоны ограничения полетов или опасной зоны или приказать этому воздушному судну произвести посадку на указанном аэродроме;

в) не будет предприниматься учебный перехват гражданских воздушных судов; в тех случаях, когда возможно установление радиосвязи, перехватываемому воздушному судну будут передаваться по радиотелефону указания в отношении направления полета и соответствующая информация, и

г) в тех случаях, когда от перехватываемого воздушного судна требуется произвести посадку на пролетаемой территории, указанный для посадки аэродром является пригодным для обеспечения безопасной посадки воздушного судна данного типа.

Эти подробные и конкретные положения были приняты Советом ИКАО в 1985 году, в связи с обстрелом рейса 007 Korean Air Боинг-747 и после принятия новой статьи 3bis к Чикагской конвенции.

Приведенные положения **не допускают применения силы или оружия против перехватываемого воздушного судна**, о чем также говорится в Резолюции ИКАО: «Единодушным принятием на 25-й сессии (чрезвычайной) Ассамблеи ИКАО 10 мая 1984 года статьи 3bis Конвенции о международной гражданской авиации Договаривающиеся государства признали, что «каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете» [15]. Решение о принятии Добавления 2 к Приложению 2 «Правила полетов» не было единогласным, и некоторые государства считали, что установление правил для государственных воздушных судов выходит за пределы компетенции ИКАО. Однако, большинство считало, что эти правила относились не к государственным воздушным судам, а обеспечивали безопасность гражданской авиации в соответствии с духом статьи 3 d) Чикагской конвенции [9].

Следует отметить, что в пределах своей территории государство обладает административной, гражданской, уголовной и иной юрисдикцией по отношению к воздушным судам, их экипажу и находящимся на этих судах пассажирам, грузам и почте. Воздушное судно, независимо от его национальности, обязано соблюдать законы и правила государства, в воздушном пространстве которого оно находится (ст. 12 Чикагской конвенции).

В Республике Беларусь действует разрешительный порядок использования воздушного пространства, в связи с чем, каждое воздушное судно, планирующее совершить международный полет в Республику Беларусь или транзит, обязано получить разрешение, выдаваемое Минским центром Единой системы организации воздушного движения Республики Беларусь.

Республика Беларусь обладает юрисдикцией относительно деятельности по использованию воздушного пространства Республики Беларусь, деятельности в области авиации на территории Республики Беларусь, а также в отноше-

нии полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Республики Беларусь, если иное не предусмотрено международными договорами Республики Беларусь (ст. 3 Воздушного кодекса Республики Беларусь).

За нарушение правил использования воздушного пространства наступает уголовная или административная ответственность командира и экипажа воздушного судна, а также ответственность государства регистрации (эксплуатанта) воздушного судна. Пересечение государственной границы Республики Беларусь без соответствующего разрешения или нарушение правил перелета через нее может влечь административную или уголовную ответственность (ст. 17 Закона «О Государственной границе Республики Беларусь»). Нарушение правил полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь влечет уголовную ответственность (ст. 314, 315 Уголовного кодекса Республики Беларусь). Кодекс об административных правонарушениях Республики Беларусь предусматривает ответственность за нарушение правил безопасности полетов, правил использования воздушного пространства Республики Беларусь, правил вылета с территории Республики Беларусь, правил взлета и посадки в Республике Беларусь (ст. 15.5, 18.6, 18.41, 23.31).

Законодательством Республики Беларусь в соответствии с международными обязательствами, закрепленными в ст. 3 bis Чикагской конвенции, установлен порядок применения оружия и боевой техники при охране государственной границы Республики Беларусь в воздушном пространстве (утвержден Указом Президента Республики Беларусь от 09.03.2009 № 125). Согласно данному положению, принимаются меры для опознавания воздушного судна-нарушителя, ему подаются сигналы и направляются указания. Оружие и боевая техника применяются на поражение после четко выраженного и очевидного предупреждения о намерении применить их в отношении воздушного судна-нарушителя, экипаж которого после получения данного предупреждения отказывается подчиниться.

Выводы. Результаты проведенного нами анализа документов разработанных в рамках ИКАО в отношении применения силы в суве-

ренном воздушном пространстве государства против гражданских воздушных судов в полете, позволяют сделать выводы о том, что правовой режим исследуемого вопроса является неполным.

Считаем, что существующего международного договорного регулирования недостаточно для устранения правовых коллизий в применении силы против гражданских воздушных судов. На сегодняшний момент применение силы против гражданских воздушных судов регулируется Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, которые являются квази-обязательными для государств – членов ИКАО. Но в соответствии со ст. 38 Чикагской конвенции, уведомив ИКАО, страны вправе игнорировать их положения. Именно так большинство государств поступило в отношении Руководства по перехвату гражданских воздушных судов, в том числе и Республика Беларусь.

Наряду с этим необходимо отметить, что во многих государствах по-прежнему отсутствуют национальные правила и административные директивы по перехвату гражданских воздушных судов в полете. Приведенная в данной статье негативная практика, свидетельствует о том, что государствам необходимо разработать конкретные меры по перехвату гражданских воздушных судов в полете на основе специальных рекомендаций Совета ИКАО, которые ИКАО настоятельно призывает единообразно применять.

В Республике Беларусь, как и во многих других странах, вопрос применения оружия против гражданских воздушных судов основывается на четкой идентификации и опознавании воздушного судна. Законодательная база для этого создана. Безусловно, ни одно государство не обязано оставаться безучастным и жертвовать своими жизненно важными интересами в результате преступных актов посредством использования гражданских воздушных судов. Применение силы, даже оружия, в таком случае не может быть исключено международным правом. Тем не менее, такое применение силы должно учитывать требования соразмерности, а принятие решения должно осуществляться уполномоченной властью или разрешение использования силы против гражданского воздушного судна должно возлагаться на конституционно уполномоченный орган или лицо.

Как было сказано ранее, иногда государства применяют силу против гражданских воздушных судов, нарушивших их воздушный суверенитет. Считаем, чрезвычайно важным точное определение причин такого нарушения: умышленно или по неосторожности. Статья 3 bis Чикагской конвенции защищает лиц, находящихся на борту такого воздушного судна и налагает на государства обязательство воздержаться от применения силы против гражданских воздушных судов в полете. В Руководстве закреплены принципы, которыми надлежит руководствоваться государствам при осуществлении перехвата гражданских судов. Перехват является крайней мерой и должен ограничиваться опознаванием воздушного судна, передачей ему указаний относительно направления полета или посадки.

Сказанное заставляет полагать, что вопрос относительно того, можно ли сбивать гражданское воздушное судно в случае если оно несет большую опасность для государства, остается открытым.

Считаем, что выходом их сложившейся ситуации может стать имплементация в национальное законодательство государств – членов ИКАО основных положений Руководства. В Руководстве сведены воедино все правовые меры, которые должны и могут быть предприняты государствами при осуществлении перехвата гражданского воздушного судна государственной авиацией, включены специальные рекомендации ИКАО и инструктивный материал. По нашему мнению, разработка национального правового акта облегчит понимание данного вопроса как военными, так и гражданскими органами управления воздушным движением и предоставит государствам эффективный и удобный в пользовании нормативный правовой акт.

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. *Верещагин А. Н.* Международное воздушное право. / А. Н. Верещагин. – М.: Наука, 1966. – 39 с.

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

5. *Piris J.-C.* L'interdiction du recours à la force contre les aéronefs civils: l'amendement de 1984 à la Convention de Chicago // *Ann. fran. dr. int.* 1984.

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

7. *Mrazek J.* Prohibition of the Use and Threat of Force: Self-Defense and Self-Help in International Law // *Can. Y. B. Int'l L.* 1989.

8. *Бровка Ю. П.* Международное публичное право (Особенная часть) / Ю. П. Бровка, Ю. А. Лепешков, Л. В. Павлова. – Минск: Амалфея, 2011. – 686 с.

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

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

11. *ICJ Pleadings* 1959, Aerial Incident of 27 July 1955, Israel v. Bulgaria, US v. Bulgaria, UK v. Bulgaria.

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 перехвату гражданских воздушных судов [Электронный ресурс] / Сайт ИКАО. Международный документ. – Режим доступа: <https://portal.icao.int/ICAO-NET/Pages/Documents.aspx>

14. *Добавление* к Приложению 2 к Конвенции о международной гражданской авиации «Правила полетов» [Электронный ресурс] Сайт ИКАО. Международный документ. – Режим доступа: <https://portal.icao.int/ICAONET/Pages/Documents.aspx>.

15. *ICAO Assembly Resolutions A25-1* [Electronic resource] / International Civil Aviation Organization – Mode of access: <https://portal.icao.int/ICAONET/Pages/Documents.aspx>.

References

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

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

3. *Vereshagin A. N.* Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo. / A. N. Vereshagin. – М.: Nauka, 1966. – 39 s.

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

5. *Piris J.-C.* L'interdiction du recours à la force contre les aéronefs civils: l'amendement de 1984 à la Convention de Chicago // *Ann. fran. dr. int.* 1984.

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

7. *Mrazek J.* Prohibition of the Use and Threat of Force: Self-Defense and Self-Help in International Law // *Can. Y. B. Int'l L.* 1989.

8. *Brovka Ju. P.* Mezhdunarodnoe publichnoe pravo (Osobennaja chast). / Ju. P. Brovka, Iu. P. Lepeshkov, L. V. Pavlova. – Minsk: Amalfeja, 2011. – 686 s.

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

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

11. *ICJ Pleadings* 1959, Aerial Incident of 27 July 1955, Israel v. Bulgaria, US v. Bulgaria, UK v. Bulgaria.

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 perehvatu grazdanskikh vozdushnih sudov [Electronnij resurs] / Sajt IKAO. Mizhнародnyj dokument. – Rezhym dostupa: <https://portal.icao.int/ICAO-NET/Pages/Documents.aspx>

14. *Dobavlenie* k Prilozeniy 2 k Konvencii o mezdunarodnoj grazdanskoi aviicii [Electronnij resurs] / Sajt IKAO. Mizhнародnyj dokument. –

Rezhym dostupa: <https://portal.icao.int/ICAONET/Pages/Documents.aspx>.

15. ICAO Assembly Resolutions A25-1 [Electronic resource] / International Civil Aviation Or-

ganization – Mode of access: <https://portal.icao.int/ICAONET/Pages/Documents.aspx>

В. С. Волостных

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ЗАСТОСУВАННЯ СИЛИ У ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРИ ДЕРЖАВИ ПРОТИ ЦИВІЛЬНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН В ПОЛЬОТІ

Академія управління при Президентові Республіки Білорусь
вул. Московська, 17, Мінськ, Республіка Білорусь
E-mail: vvolostnyh@yandex.ru

Мета: у статті визначається правовий режим застосування сили в суверенному повітряному просторі держави проти цивільних повітряних суден у польоті на основі оцінки документів, розроблених в рамках Міжнародної організації цивільної авіації. Визначаються заходи, які повинні і можуть бути зроблені в ситуації здійснення перехоплення цивільного повітряного судна державної авіацією. **Методи дослідження:** визначається перелік нормативних актів у даній сфері. **Результати:** автором дається оцінка правового режиму застосування сили проти цивільних повітряних суден у польоті, пропонуються практичні кроки по вирішенню даного питання. **Обговорення:** проблеми національного законодавства та імплементації норм зарубіжного законодавства до норм вітчизняного законодавства.

Ключові слова: перехоплення повітряного судна, Міжнародна організація цивільної авіації, рекомендована практика, стандарт, суверенітет.

V. Valastnykh

LEGAL VIOLATION REGIME IN THE STATE AIRSPACE AGAINST CIVIL AIRCRAFTS IN FLIGHT

Academy of Public Administration under the aegis of the President of the Republic of Belarus
Moskovskaya str., 17, Minsk, Republic of Belarus
E-mail: vvolostnyh@yandex.ru

Purpose: this article defines the legal violation regime in the sovereign state airspace against civil aircrafts in flight based on the documents developed within the International Civil Aviation Organization. There are described the measures which could and have to be undertaken on interception of a civil aircraft by the state aviation. **Methods:** the author gives an assessment of the legal regime for the use of force against civil aircraft in flight, practical steps are proposed to resolve the issue under consideration. **Discussion:** there is a conclusion about the necessity of development of domestic space law.

Keywords: interception of an aircraft, the International Civil Aviation Organization, the recommended practice, a standard, sovereignty.