

DOI: 10.46340/eppd.2020.7.2.4

Олександр Григоров, к. ю. н.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Україна

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ТРАС

Oleksandr Grygorov, PhD in Law

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4292-8803>

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine

LEGAL SUPPORT FOR THE OPERATION OF INTERNATIONAL AIR ROUTES

The article studies the peculiarities of legal support of the functioning of international air routes. The author reveals legal meaning of the term "international air route" and provides a modern classification of international air routes according to their equipment and level of service. Based on the analysis of the legislative and international legal contractual practices of the member states of the International Civil Aviation Organization (ICAO), in particular Ukraine and the Russian Federation, the author provides an analysis of the situation caused by in the result of the Crimea annexation in the area of flight information over the Black Sea (which proper functioning must be provided by Ukraine, in accordance with the decision of the ICAO Council 1997). The author also focuses on the legal issues surrounding the operation of Trans-Siberian Airways, which are actively used by airlines in Europe and Asia.

Keywords: ICAO, International Air Route, Flight Information Area, Air Line, Contract Line.

В рамках сучасних міжнародних повітряних перевезень існує низка специфічних правових аспектів їх організації. До таких аспектів можна без сумнівів віднести правове забезпечення створення та функціонування міжнародних повітряних трас.

Додаток 2 «Правила польотів» до Чиказької конвенції 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію (нині чинна редакція 2016 р.) визначає, що повітряна траса являє собою контрольований повітряний простір (або його частину) у вигляді повітряного коридору. Водночас, вживається поняття «маршрут обслуговування повітряного руху (ОПР)», під яким розуміють встановлений маршрут, призначений для спрямування потоку руху з метою забезпечення ОПР. При цьому вказано, що поняття «маршрут ОПР» використовується для позначення у відповідних випадках повітряної траси, консультативного маршруту, контрольованого чи неконтрольованого маршруту, маршруту прибуття або вильоту тощо¹. За детальнішим визначенням повітряна траса – це диспетчерський район або його частина, що є коридором у повітряному просторі, обмеженим за висотою та шириною, призначеним для безпечного виконання польотів повітряними суднами і забезпеченим аеродромами, засобами навігації, контролю та керування повітряним рухом².

Міжнародні повітряні траси (МПТ) встановлюються для виконання польотів з метою забезпечення регулярних повітряних сполучень між містами, розташованими в різних державах. ІКАО готує проекти міжнародних повітряних трас і розсилає їх державам за регіональною ознакою. Після цього держави регіону укладають відповідні міжнародні договори, які надходять до Ради ІКАО для публікації і набувають чинності³.

Держави можуть укладати спеціальні договори про спільні дії з обслуговування повітряних польотів у деяких районах міжнародного повітряного простору. Вони визначають МПТ як маршрути

¹ *Rules of the Air. Annex 2 to the Chicago Convention* (2016). International Civil Aviation Organisation, 17, 20.

² Шемшученко, Ю.С. (відп. ред.) (2001). *Юридична енциклопедія: в 6-ти т.* <https://leksika.com.ua/13650606/legal/mizhnarodna_povitryana_trasa>.

³ Сокова, Е. (2018). *Международно-правовое регулирование использования воздушного пространства за пределами государственных территорий*. Москва: РУДН, 60.

ОПР і дозволяють уникати конфліктних ситуацій з приводу міжнародних польотів. При цьому зазначені міжнародні договори не створюють у держав-учасниць суверенних прав на відповідні простори та не можуть перешкоджати повітряним суднам інших держав користуватися цими районами¹.

Повітряний кодекс СРСР 1983 р. містив статтю 69 «Повітряні траси і аеропорти (аеродроми) для міжнародних польотів», якою було передбачено, що польоти іноземних повітряних суден у повітряному просторі СРСР здійснюються тільки по встановлених міжнародних повітряних трасах, якщо радянськими компетентними органами не встановлено інший порядок. Переліки міжнародних повітряних трас і аеропортів (аеродромів), відкритих для міжнародних польотів, затверджувались Радою Міністрів СРСР².

У Повітряному кодексі України (ПКУ) 2011 р. застосовується поняття «повітряна лінія», що визначається як маршрут польотів між погодженими пунктами для здійснення повітряних перевезень (п. 77 ч. 1 ст. 1)³. Міжнародні маршрути польотів між Україною та іншими державами встановлюються міжнародними договорами про повітряні перевезення. Наприклад, згідно із Угодою між Кабінетом Міністрів України та Урядом Туреччини про повітряне сполучення 2011 р. «договірна лінія» означає регулярне міжнародне повітряне сполучення за маршрутом, встановленим у додатку до цієї Угоди, що здійснюється з метою перевезення пасажирів, вантажу та пошти, окремо чи комбіновано (п. «с» ст. 1). Відповідно до ст. 2 кожна сторона надає іншій стороні права, передбачені цією Угодою, з метою здійснення регулярних міжнародних повітряних перевезень за маршрутами, встановленими в Додатку до Угоди. У Додатку пунктами на території України, згідно цими маршрутами, визначені Київ, Дніпро, Одеса, Донецьк, Харків, Львів, на території Туреччини – Стамбул, Анкара; передбачений вільний вибір проміжних пунктів та пунктів за межами⁴.

Принциповою умовою для відкриття МПТ є наявність на маршруті необхідних радіонавігаційних засобів спостереження і зв'язку. Залежно від радіолокаційного покриття ширина повітряної траси може становити 10 або 20 км: 10 км при використанні системи спостереження ОПР, 20 км – без неї. Дані коридори необхідні для можливості здійснення маневру при надзвичайній ситуації (так звані «простір безпеки» або «буферна зона»). Згідно з рекомендаційними положеннями Додатка 11 «Обслуговування повітряного руху» до Чиказької конвенції на ділянці повітряної траси, що проходить в межах міжнародного повітряного простору, організовує і забезпечує ОПР держава, в районі повітряної інформації (РПІ) якої знаходиться ця ділянка (п. 2.1. 2 Додатку 11)⁵.

Класифікація МПТ здійснюється залежно від оснащення і обслуговування, передбачаючи поділ МПТ на контрольовані (Controlled airways – ATCS), консультативні (Advisory routes – ATAS) та льотно-інформаційні (Flight information routes – FIS). Стосовно перших держави контролюють рух повітряних суден за встановленими маршрутами з метою запобігання зіткнень між ними. Відповідно до Додатку 2 до Чиказької конвенції мова йде про повітряний простір певних розмірів, в межах якого забезпечується диспетчерське обслуговування відповідно до класифікації повітряного простору⁶. Контрольований повітряний простір ОПР ділять на класи А, В, С і D, як зазначено в п. 2.6 Додатку 11 до Чиказької конвенції. Класи визначені в залежності від дозволу на ділянках повітряного простору польотів за правилами польотів за приладами (ППП) та/або за правилами повітряних польотів (ПВП), забезпечення повітряних суден диспетчерським обслуговуванням або консультативним обслуговуванням, їхнє ешелонування відносно інших повітряних суден (ешелонування є основним засобом запобігання зіткненням), отримання інформації про рух щодо інших повітряних суден (всього їх сім: від класу «А» до класу «G»)⁷.

Консультативні МПТ передбачають консультативне обслуговування, з наданням державою польотної інформації і обслуговуванням диспетчерською службою з метою оптимального ешелонування і розосередження в даному районі повітряних суден, що виконують польоти

¹ Буроменський, М. В. (ред.) (2006). *Міжнародне право*. Київ: Юрінком Інтер, 132.

² *Воздушный кодекс Союза ССР, ст. 69 (1990)*. <http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2434/>.

³ *Повітряний кодекс України, ст. 536 (2011)*. *Відомості Верховної Ради України*, 48-49.

⁴ *Угода про повітряне сполучення 2011* (Кабінет Міністрів України та Уряд Турецької Республіки). *Офіційний вісник України*, 89.

⁵ *Air Traffic Services. Annex 11 to the Chicago Convention (2016)*. International Civil Aviation Organization, 35.

⁶ *Rules of the Air. Annex 2 to the Chicago Convention (2016)*. International Civil Aviation Organisation, 19.

⁷ *Air Traffic Services. Annex 11 to the Chicago Convention (2016)*. International Civil Aviation Organisation, 38.

за планами польотів за приладами¹. На льотно-інформаційних МПТ дозволяються польоти за ППП та/або ПВП. Повітряним суднам надається інформація про погоду, умови на аеродромах, інші повітряні судна в районі польоту, інша інформація, важлива для безпеки польоту².

Крім того МПТ класифікують за територіальним розташуванням, поділяючи їх на траси нижнього повітряного простору (МПТ НПП) і траси верхнього повітряного простору (МПТ ВПП), щодо яких здійснюється тільки льотно-інформаційне обслуговування польотів³.

Однією з найсерйозніших сучасних практичних проблем, пов'язаних із використанням МПТ, є проблема забезпечення міжнародної аеронавігації над Чорним морем. Над Кримом і безпосередньо прилеглою до нього ділянкою Чорного моря немає МПТ, але кілька МПТ пролягає над центральною частиною моря.

Згідно з ПКУ 2011 р. (ч. 1 ст. 27) використання повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за ОПР міжнародними договорами України покладена на Україну, здійснюється відповідно до норм міжнародного права⁴. Угодою про встановлення районів польотної інформації над Чорним морем, затвердженою Рішенням Ради ІКАО у 1997 р.⁵, передбачено, що аеронавігаційне обслуговування МПТ над центральною і західною частиною Чорного моря, які розташовуються в межах Сімферопольського РПП, здійснює Україна⁶. Виконання завдань щодо організації використання повітряного простору України, безпечного і регулярного повітряного руху в повітряному просторі України та в повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР міжнародними договорами України покладена на Україну, забезпечує Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху (ч. 1 ст. 28 ПКУ 2011 р.)⁷.

У ході збройної агресії та окупації РФ території Автономної Республіки Крим у лютому 2014 р. відбулось захоплення і всіх об'єктів на півострові, пов'язаних із авіацією. У березні 2014 р. Україна оголосила про закриття аеропортів у Криму та регіонального центру РПП в Сімферополі. Управління РПП взяли на себе диспетчери українських центрів в Одесі та Дніпропетровську (нині – Дніпро).

Повітряний простір над територією АР Крим було повністю закрито для здійснення польотів повітряних суден (Євроконтроль видав заборону 2.04.2014 р.)⁸, ІКАО, ІАТА та ЄААБ видали рекомендації користувачам повітряного простору України планувати та спрямовувати свої маршрути в обхід повітряного простору над Чорним морем у межах Сімферопольського РПП⁹. Наразі над територією Кримського півострова та територіальними водами України, в повітряному просторі без вертикальних обмежень встановлена заборонена для польотів зона, хоча російські авіакомпанії здійснюють рейси у Крим з території РФ¹⁰.

З іншого боку, у Бюлетені ЄААБ 2016 р. підтверджено, що два маршрути – L851 та M856, – які проходять через інші ділянки повітряного простору (розташовані над західною частиною Чорного моря, у зоні відповідальності України) є придатними для планування польотів усіма авіакомпаніями. При їхньому використанні слід звертатись до необхідної для польотів інформації, яку надає Україна¹¹. З метою нормалізації повітряного руху в цьому районі було здійснено низку технічних та експлуатаційних заходів, випробувань, перетворень. У результаті для секторів Одеського та

¹ *Rules of the Air. Annex 2 to the Chicago Convention* (2016). International Civil Aviation Organisation, 19.

² *LASORS 2006: The Guide for Pilots* (2005). Civil Aviation Authority: Personnel Licensing Department – Flight Crew. The Stationery Office, 3.

³ Nolan, M. (2010). *Fundamentals of Air Traffic Control*. Cengage Learning, 176.

⁴ *Повітряний кодекс України ст. 536* (2011). *Відомості Верховної Ради України*, 48-49.

⁵ *Amendment to European Air Navigation Plan* (1997). ICAO. EUR/NAT 96/38-ATS, 8.

⁶ *Local Single Sky Implementation (LSSIP) Ukraine (Formally known as LCIP). Years 2016-2020* (2016). *Level 1*. Eurocontrol, 16.

⁷ *Повітряний кодекс України ст. 536* (2011). *Відомості Верховної Ради України*, 48-49.

⁸ Eurocontrol bans flights to Crimea (2014). *Interfax*. <<https://en.interfax.com.ua/news/general/198796.html>>.

⁹ Пояснювальна записка до фінансового плану Державного підприємства обслуговування повітряного руху України на 2018 рік (2018). *Державне підприємство обслуговування повітряного руху України*, 2. <<https://mtu.gov.ua/news/29423.html>>.

¹⁰ Kokorina N., Hart, E. (2017). *Annexation Airlines: Despite Sanctions, Flights From Crimea to EU Continue*. Hromadske International. <<https://en.hromadske.ua/posts/air-sanctions-eu-countries-still-receive-flights-from-occupied-crimea>>.

¹¹ EASA Safety Information Bulletin Operations. Simferopol Flight Information Region (FIR) (2016). *SIB No.: 2015-16R2*. EASA.

Дніпровського центрів організації повітряного руху були ухвалені нові спеціальні умови і процедури планування польотів, які набули чинності 27.08.2015 р. У 2017 р. Євроконтроль підтвердив, що Державне підприємство обслуговування повітряного руху України здійснює ОПР належним чином і не має технічних проблем¹.

У зв'язку із захопленням РФ радіочастотного спектру України, використанням не за призначенням аварійної частоти, несанкціонованим виходом сторонніх осіб в радіоэфір на робочих частотах, Україна офіційно звинувачує РФ в порушеннях нею норм міжнародного права, зокрема Європейського аеронавігаційного плану, Додатку 2 «Обслуговування повітряного руху», Додатка 11 «Правила польотів» та Додатку 15 «Служби аеронавігаційної інформації» до Чиказької конвенції.

Позиція РФ ґрунтується на твердженнях про технічні проблеми, які нібито має Україна щодо контролю над повітряним простором над Кримом і Чорним морем, і буцімто неправомірністю забезпечення Державним підприємством обслуговування повітряного руху України (Украерорухом) аеронавігації над Чорним морем із Дніпровського та Одеського центрів організації повітряного руху².

У 2015 р. ІКАО ухвалила рішення про створення Оперативної групи з Чорного моря (англ. Black Sea Task Force), метою якої є нормалізація польотів в повітряному просторі над Чорним морем за участі усіх прибережних держав, Євроконтролю, ІАТА, ЕААБ і, власне, ІКАО³. Однак до якихось результатів це не привело.

Ще одне питання, яке слід розглянути у контексті дослідження правового забезпечення функціонування міжнародних повітряних трас – використання транссибірських повітряних трас для перевезень між пунктами у Європі та Азії. Це значно скорочує відстань і, відповідно, час та витрати на польоти. У 1968 р. Рада Міністрів СРСР ухвалила Постанову «Про відкриття на території СРСР міжнародної повітряної траси через Сибір»⁴, а у 1983 р. – Постанову «Про відкриття на території СРСР міжнародних повітряних трас для безпосадкових польотів іноземних повітряних суден через Сибір». Було визначено перелік трас, а виконання безпосадкових польотів на них дозволялось на основі взаємності повітряним суднам держав, з якими укладені відповідні угоди⁵.

У міждержавні угоди СРСР про повітряне сполучення (з Данією⁶, Швецією⁷, Японією⁸ та іншими державами) були внесені положення про експлуатацію повітряних ліній, що проходять через Сибір, на умовах пультних угод «Аерофлоту» з призначеними перевізниками договірних держав. Відповідно до пулів здійснювався збір доходів від перевезень, які пропорційно розподілялися між сторонами. Ця практика виявилась економічно невиправданою і пізніше іноземні авіакомпанії стали сплачувати «Аерофлоту» роялті, купуючи у нього невикористані «Аерофлотом» передбачені угодами права на виконання рейсів, і, таким чином, збільшувати кількість власних безпосадкових рейсів. Ці положення продовжили діяти і після припинення існування СРСР⁹.

¹ Local Single Sky Implementation LSSIP 2017 – Ukraine (2018). *Level 1 – Implementation Overview*. Eurocontrol, 1.

² ІКАО підтверджує виключне право України здійснювати аеронавігаційне обслуговування над Чорним морем (2014). *Державне підприємство обслуговування повітряного руху України*. <<http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=247&id=264>>.

³ Local Single Sky Implementation LSSIP 2017 – Ukraine (2018). *Level 1 – Implementation Overview*. Eurocontrol, 20.

⁴ *Постановление об открытии на территории СССР международной воздушной трассы через Сибирь 1968* (Совет Министров СССР). *Ведомости Верховного Совета СССР*, 1978, 28, 328.

⁵ *Постановление об открытии на территории СССР международных воздушных трасс для беспосадочных полетов иностранных воздушных судов через Сибирь 1983* (Совет Министров СССР). *Ведомости Верховного Совета СССР*, 1989, 12, 148.

⁶ *Соглашение о воздушном сообщении 1956* (Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Дании) (1960) *Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами, XVIII*, 574-583.

⁷ *Соглашение о воздушном сообщении 1956* (Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Швеции) (1960). *Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами, XVIII*, 607-614.

⁸ *Соглашение в форме обмена письмами относительно предоставления назначенным в соответствии с Соглашением о воздушном сообщении от 21 января 1966 года авиাপредприятиям Японии права выполнения беспосадочных полетов по транссибирскому маршруту 1989* (Чрезвычайный и Полномочный Посол Японии в СССР и Министр гражданской авиации СССР (1991)). *Сборник международных договоров СССР, XLV*, 430-431.

⁹ Моисеев, В. (2014). *Битва за воздух. Как скажется на российской авиации запрет иностранцам летать над Сибирью*. <<https://lenta.ru/articles/2014/09/11/avia/>>.

Що стосується сучасної практики, то відповідно до міжнародних договорів РФ про повітряне сполучення, якими іноземним авіапідприємствам надане право на польоти транссибірським маршрутом, російські авіапідприємства мають додаткові права на перевезення пасажирів і вантажів між територіями договірних держав і третіх держав¹. Так, згідно з Угодою про повітряне сполучення між РФ і Францією 2001 р. французькі авіапідприємства мають право виконувати перевезення транссибірським маршрутом між Парижем і різними пунктами в Японії та КНР. Російські авіапідприємства, своєю чергою, користуються правами на перевезення між усіма пунктами на наступних маршрутах: «Токіо – Москва – Париж», «Сеул – Пекін – Москва – Париж», «Пекін або Шанхай – Москва – Париж», «Тайбей – Москва – Париж», «Гонконг – Москва – Париж»².

У 2006 р. представники Міністерства транспорту РФ та Європейської Комісії узгодили текст документу «Принципи модернізації існуючої системи використання транссибірських маршрутів». Планувалось змінити порядок, що ґрунтується на тимчасових дозволах, які видає Міністерство транспорту РФ і які, відповідно, періодично необхідно продовжувати. Однак ці плани не були реалізовані, певною мірою через набуття чинності Директивою №2008/101/ЄС про комплексне запобігання та контроль забруднень, що змінює Директиву №2003/87/ЄС шляхом включення авіаційної діяльності в Систему торгівлі викидами в межах Європейського Союзу (СТВ ЄС)³. Вона передбачила обов'язок російських авіакомпаній, з-поміж інших, купляти квоти на викиди і, відповідно, перераховувати в бюджет ЄС екологічні платежі⁴.

Ситуація ускладнилась у 2014 р. після початку агресії РФ проти України і введення ЄС, США та низкою інших держав санкцій проти РФ. Зокрема, 30.07.2014 р. ЄС застосував санкції проти російської авіакомпанії «Доброльот», 12.09.2014 р. – проти «Об'єднаної авіабудівельної корпорації»⁵. У серпні 2014 р. прем'єр-міністр РФ Д. Медведєв заявив про готовність РФ «заборонити використання повітряного простору РФ для транзитних рейсів європейських і американських авіакомпаній в Азійсько-Тихоокеанський регіон» або «переглянути правила використання транссибірських маршрутів, тобто денонсувати узгоджені принципи модернізації існуючої системи використання транссибірських маршрутів»⁶. Однак ці погрози донині не втілені у життя.

Таким чином, міжнародні польоти цивільних повітряних суден відбуваються по міжнародним повітряних трасах (МПТ), які являють собою коридори у повітряному просторі, забезпечені аеродромами, засобами навігації, контролю та керування повітряним рухом для ефективного і безпечного використання повітряного простору цивільною авіацією. Класифікація МПТ може бути здійснена за наступними ознаками: 1) залежно від оснащення і обслуговування МПТ: а) контрольовані, б) консультативні, в) льотно-інформаційні; 2) залежно від територіального розташування: а) траси нижнього повітряного простору, б) траси верхнього повітряного простору (щодо них здійснюється лише льотно-інформаційне обслуговування польотів). Проекти МПТ готує ІКАО за регіональною ознакою, а держави регіонів укладають відповідні міжнародні договори. Спеціальні міждержавні договори можуть регулювати спільні дії з обслуговування польотів у деяких районах міжнародного повітряного простору і визначають МПТ як маршрути ОПР.

На сьогодні існує низка не вирішених проблем, пов'язаних з анексією РФ АР Крим у 2014 р. Україна має здійснювати ОПР не лише над Кримським півостровом, власними територіальними водами, а й, згідно з Угодою про встановлення РПІ над Чорним морем 1997 р., – аеронавігаційне обслуговування МПТ над центральною і західною частинами Чорного моря. Наразі над територією Кримського півострова і територіальними водами України встановлена заборонена для польотів зона. Маршрути L851 та M856, розташовані над західною частиною Чорного моря, обслуговуються Україною.

¹ Бордунов, В.Д. (2007). *Международное воздушное право*. Москва: НОУ ВКШ «Авиабизнес», 124, 127.

² *Соглашение о воздушном сообщении 2001* (Правительство Российской Федерации и Правительство Французской Республики) (2002). *Бюллетень международных договоров*, 10.

³ Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community. *Official Journal*, 13.1.2009, 321.

⁴ Арсланов, М. (2013). Деньги на воздух: почему парниковый эффект влияет на стоимость авиабилетов. *Центр транспортных стратегий*.

<https://cfts.org.ua/articles/dengi_na_vozdukh_pochemu_parnikovyy_effekt_vliyaet_na_stoimost_aviabiletov_477>.

⁵ New EU sanctions against Russia (2014). *European Commission press-release*. <<https://ec.europa.eu/justice/>>.

⁶ Россия закрыла транзит свое воздушное пространство для украинских авиакомпаний (2014).

<<https://www.gazeta.ru/business/2014/08/07/6166441.shtml>>

Натомість РФ систематично порушує норми Європейського аеронавігаційного плану і додатків до Чиказької конвенції 1944 р. шляхом захоплення радіочастотного спектру України, використання не за призначенням аварійної частоти, несанкціонованого виходу сторонніх осіб в радіоефір на робочих частотах. Все це негативно впливає на належне функціонування міжнародних повітряних трас у цьому районі.

References:

1. *Air Traffic Services* (2016). Annex 11 to the Chicago Convention. (International Civil Aviation Organization) [in English].
2. *Amendment to European Air Navigation Plan* (1997). ICAO. EUR/NAT 96/38-ATS [in English].
3. Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community. *Official Journal*. 13.1.2009. [in English].
4. EASA Safety Information Bulletin Operations. Simferopol Flight Information Region (FIR). *SIB No.: 2015-16R2*. EASA. 17.02.2016. [in English].
5. Eurocontrol bans flights to Crimea (2014). *Interfax*. <<https://en.interfax.com.ua/news/general/198796.html>> [in English].
6. Kokorina, N., Hart, E. (2017). Annexation Airlines: Despite Sanctions, Flights From Crimea to EU Continue. *Hromadske International* <<https://en.hromadske.ua/posts/air-sanctions-eu-countries-still-receive-flights-from-occupied-crimea>> [in English].
7. LASORS 2006: The Guide for Pilots. Civil Aviation Authority: Personnel Licensing Department – Flight Crew. *The Stationery Office*. [in English].
8. Local Single Sky Implementation (LSSIP) Ukraine (Formally known as LCIP) (2016). *Years 2016-2020 – Level 1*. Eurocontrol. [in English].
9. Local Single Sky Implementation LSSIP 2017 – Ukraine (2018). *Level 1 – Implementation Overview*. Eurocontrol. [in English].
10. New EU sanctions against Russia (2014). *European Commission press-release*. <<https://ec.europa.eu/justice/>> [in English].
11. Nolan, M. (2010). *Fundamentals of Air Traffic Control*. Cengage Learning. [in English].
12. *Rules of the Air* (2016). Annex 2 to the Chicago Convention. (International Civil Aviation Organisation) [in English].
13. Arslanov, M. (2013). Den'gi na vozduh: pochemu parnikovyy jeffekt vlijaet na stoimost' aviabiletov [Money for air: why the greenhouse effect affects airfare]. *Centr transportnyh strategij* [Center for Transport Strategies] <https://cfts.org.ua/articles/dengi_na_vozdukh_pochemu_parnikovyy_jeffekt_vlijaet_na_stoimost_aviabiletov_477> [in Russian].
14. ICAO pidtverdzuie vykluchne pravo Ukrainy zdiisniuvaty aeronavihatsiine obsluhovuvannia nad Chornym morem (2014) [ICAO reaffirms Ukraine's exclusive right to provide air navigation services over the Black Sea] *Derzhavne pidpriemstvo obsluhovuvannia povitrianoho rukhu Ukrainy* [State air traffic service company of Ukraine]. <<http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=247&id=264>> [in Ukrainian].
15. Buromenskiy, M. V. (ed.) (2006). *Mizhnarodne pravo* [International Law]. Kyiv: Jurinkom Inter] [in Ukrainian].
16. Poinasniuvalna zapyska do finansovoho planu Derzhavnogo pidpriemstva obsluhovuvannia povitrianoho rukhu Ukrainy na 2018 rik (2018) [Explanatory note to the financial plan of the State Enterprise of Air Traffic Services of Ukraine for 2018]. *Derzhavne pidpriemstvo obsluhovuvannia povitrianoho rukhu Ukrainy* [State air traffic service company of Ukraine]. <<https://mtu.gov.ua/news/29423.html>> [in Ukrainian].
17. *Postanovlenie ob otkrytii na territorii SSSR mezhdunarodnoj vozdushnoj trassy cherez Sibir' 1968* [Decree on the opening in the USSR of an international air route through Siberia] (Sovet Ministrov SSSR) [Council of Ministers of the USSR]. *Vedomosti Verhovnogo Soveta SSSR* [Vedomosti of the Supreme Soviet of the USSR], 1978, no. 28 [in Russian].
18. *Postanovlenie ob otkrytii na territorii SSSR mezhdunarodnyh vozdushnyh trass dlja besposadochnykh poletov inostrannykh vozdushnykh sudov cherez Sibir' 1983* [Decree On the opening in the USSR of international air routes for non-stop flights of foreign aircraft through Siberia] (Sovet Ministrov SSSR) [Council of Ministers of the USSR]. *Vedomosti Verhovnogo Soveta SSSR* [Vedomosti of the Supreme Soviet of the USSR], 1989, no.12. [in Russian].
19. *Povitrianyi kodeks Ukrainy 2011* [Air Code of Ukraine]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy* [Information of the Verkhovna Rada of Ukraine], no. 48-49. [in Ukrainian].
20. Rossiya zakryla tranzit svoe vozdushnoe prostranstvo dlja ukrainiskih aviakompanij (2014) [Russia closed transit its airspace for Ukrainian airlines]. <<https://www.gazeta.ru/business/2014/08/07/6166441.shtml>> [in Russian].
21. *Soglashenie o vozdushnom soobshhenii 1956 (Pravitel'stvo Sojuza Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik i Pravitel'stvo Danii)* (1960) [Air Transport Agreement 1956 (Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of Denmark)] *Sbornik dejstvujushchih dogovorov, soglashenij i konvencij*,

- zakljuchennyh SSSR s inostrannymi gosudarstvami* [Collection of existing treaties, agreements and conventions concluded by the USSR with foreign states], XVIII. [in Russian].
22. *Soglasenie o vozdušnom soobshhenii 1956* (Pravitel'stvo Sojuza Sovetskikh Socialisticheskikh Respublik i Pravitel'stvo Shvecii) (1960). [Air Transport Agreement 1956 (Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of Sweden)]. *Sbornik dejstvujushchih dogovorov, soglasenij i konvencij, zakljuchennyh SSSR s inostrannymi gosudarstvami* [Collection of existing treaties, agreements and conventions concluded by the USSR with foreign states] XVIII. [in Russian].
23. *Soglasenie v forme obmena pis'mami otnositel'no predostavlenija naznachennym v sootvetstvii s Soglaseniem o vozdušnom soobshhenii ot 21 janvarja 1966 goda aviapredpriyatijam Japonii prava vypolnenija besposadochnyh poletov po transsibirskomu marshrutu 1989* (Chrezvychajnyj i Polnomochnyj Posol Japonii v SSSR i Ministr grazhdanskoj aviacii SSSR) (1991) [Agreement in the form of an exchange of letters regarding the provision of the right to perform non-stop flights on the Trans-Siberian route 1989 (appointed by the Japanese Extraordinary and Plenipotentiary to the USSR and the Minister of Civil Aviation of the USSR)] *Sbornik mezhdunarodnyh dogovorov SSSR* [A collection of international treaties USSR], XLV. [in Russian].
24. Sokova, E. (2018). *Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie ispol'zovanija vozdušnogo prostranstva za predelami gosudarstvennyh territorij* [International legal regulation of the use of airspace outside state territories]. Moscow: RUDN. [in Russian].
25. *Uhoda pro povitriane spoluchennia 2011* [Air Transport Agreement 2011] (Kabinet Ministriv Ukrainy ta Uriad Turetskoi Respubliki) [Cabinet of Ministers of Ukraine and Government of the Republic of Turkey] *Ofitsiyni visnyk Ukrainy* [Official Journal of Ukraine], 89. [in Ukrainian].
26. *Vozdušnyy kodeks Soyuzu SSR* (1990) [Air Code of the USSR].
<http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2434/> [in Russian].
27. Shemshuchenko, Yu.S. (ed.) (2001). *Yurydyčna entsyklopediia: v 6-ty t.* [Legal Encyclopedia: in 6 volumes].
<https://leksika.com.ua/13650606/legal/mizhnarodna_povitryana_trasa> [in Ukrainian].