

ПОВІТРЯНЕ, КОСМІЧНЕ, ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО

DOI: 10.18372/2307-9061.68.17967

УДК 347.82:341(045)

О. А. Гусар,

кандидат юридичних наук, доцент
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0005-7360>

Л. І. Чулінда,

кандидат юридичних наук, доцент
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3771-4854>

СВІТОВИЙ ДОСВІД ТА ВІТЧИЗНЯНА ПРАКТИКА ВИРІШЕННЯ МІЖНАРОДНИХ КОНФЛІКТІВ У ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРИ

Національний авіаційний університет
проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна
E-mails: gusar_oa@ukr.net, chulinda@ukr.net

Мета: здійснити огляд інцидентів щодо конфлікту у повітряному просторі шляхом аналізу світового досвіду та навести конкретні приклади практики вирішення міжнародних та національних конфліктів у повітряному просторі. **Методи дослідження:** використано загальнонаукові методи. Метод системного аналізу дозволив навести приклади реальних міжнародних конфліктів у повітряному просторі та практику їх врегулювання. Метод формальної логіки дозволив визначити фактори, що впливають на виникнення міжнародних конфліктів у повітряному просторі та запропонувати механізм їх вирішення. **Результати:** з метою якісного вирішення конфліктів у повітряному просторі необхідна робота щодо розробки та впровадження передових систем управління повітряним рухом, створення міжнародних механізмів вирішення спорів. **Обговорення:** на виникнення інцидентів з повітряним простором впливають ряд факторів: технологічні досягнення, такі як: штучний інтелект і автоматизація, безпілотні літальні апарати, новітні системи управління повітряним рухом; геополітичні процеси; рівень міжнародного співтовариства та дієві механізми вирішення сучасних збройних конфліктів. Збільшення використання безпілотних літальних систем, широко відомих як дрони, створює як можливості, так і проблеми. Інтеграція штучного інтелекту і автоматизації в управління повітряним простором може покращити виявлення конфліктів, їх вирішення і формування діалогу.

Ключові слова: повітряний простір; міжнародний конфлікт; інцидент; спір; Міжнародний Суд ООН; Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO).

Постановка проблеми та її актуальність. Сучасні міжнародні конфлікти, включаючи війну на території України, свідчать, що повітряний простір, будучи частиною державної території, має ключове значення у вже триваючих конфліктах та може стати причиною появи нових міжнародних спорів. Незважаючи на значну кількість наявних прецедентів

міжнародних конфліктів у повітряному просторі, наразі відсутній чіткий механізм їх попередження та врегулювання, який би врахував специфіку такої території.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Питання вирішення міжнародного конфлікту в повітряному просторі практично не розглядалося в якості окремої теми вітчизняними нау-

ковцями. Правові аспекти повітряного простору було досліджено у працях Батарчука І.І., Ковалю Д.С., Раскалея М.О., Шапенко Л.О., Якимчука М.Ю. Дослідження щодо організації використання повітряного простору в Україні здійснювалося Гусар О.А., Куліш А.В. [12]. У зарубіжних доктринальних дослідженнях знаходимо напрацювання з питань повітряного простору таких правників: Бурбоньєрка М., Вайнер Дж., Гангейл Т., Даттон П., Еротокріту С., Сенд П., Хек Л. та інші.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Повітряний простір відіграє визначальну роль у вирішенні міжнародних конфліктів. Так, повітряна територія є невід'ємною частиною суверенітету та територіальної цілісності держави, тому його порушення є недотриманням основних принципів міжнародного права. Повітряна територія є складовим елементом державної території, простір як різновид державної (поряд із сухопутною і підземною) не слід плутати з атмосферою. Буткевич В.Г. разом із колективом авторів зазначає: «...що об'єктом суверенного володарювання є простір, тобто стовпи повітря, що знаходяться над сухопутною і водною поверхнею держави. Це і є частиною власне території держави» [1].

В рамках правового регулювання використання повітряного простору, знаходимо в ст. 1 першої міжнародної Конвенції про регулювання повітряної навігації від 13 жовтня 1919 р. таке: «Високі Договірні Сторони визнають, що кожна держава має повний і виключний суверенітет над повітряним простором над своєю територією» [2, с. 298]. Згодом чинна Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р. закріпила у ст. 1: «...Договірні держави визнають, що кожна держава має повний і виключний суверенітет над повітряним простором над своєю територією» [3]. Це формулювання демонструє, що у Конвенції визначена норма загального міжнародного права, а визнаний принцип державного суверенітету над повітряним простором не застосовується лише до її сторін, а отже, застосовується також до держав, які не є учасницями Конвенції.

Під час збройних конфліктів повітряний простір часто має стратегічне значення у військово-

вих операціях і може бути цінним активом для проектування сили, ведення спостереження та виконання наступальних або оборонних маневрів. Контроль повітряного простору може надати значну перевагу одній зі сторін конфлікту, дозволяючи розгортати повітряні засоби, включаючи винищувачі, безпілотники та транспортні літаки.

Досліджуючи природу міжнародних конфліктів необхідно зазначити, що конфлікти існують між різними національними державами, є конфлікти між людьми та організаціями в різних державах. Проте все частіше ці конфлікти виникають між групами в одній країні, коли одна група бореться за незалежність або посилення соціальної, політичної чи економічної влади як, наприклад, Судан/Південний Судан, Ірак, Сирія. Міжнародний конфлікт є результатом поведінки, спрямованої на знищення, перешкоджання або контроль над іншою країною чи групою країн або їх політикою. Він походить від несумісності цілей принаймні двох націй чи груп націй [4, с. 206-207].

Міжнародні конфлікти щодо повітряного простору виникають зазвичай з наступних причин: суверенітету та меж повітряного простору, територіальних претензій, прикордонних конфліктів, незаконний перетин повітряного кордону, безпека авіації, транзитний проліт, заборона прольоту над конкретними територіями, використання повітряного простору для військових дій тощо.

Міжнародні конфлікти, пов'язані з повітряним простором як державною територією, на жаль, існують. Адже повітряний простір завжди був предметом інтересу для держав, має важливе значення для цивільної авіації, оборони та інших аспектів національної безпеки. Повітряні вторгнення або порушення суверенітету повітряного простору часто призводили до перехоплення літаків і до застосування сили проти них.

Розглянемо приклади міжнародних конфліктів, пов'язаних з використанням повітряного простору. Так, кілька інцидентів було предметом розгляду Міжнародного Суду ООН, але заперечення проти його юрисдикції завжди заважали Суду прийняти рішення по суті. Наприклад, щодо справ: Повітряний інцидент

10 березня 1953 року (Сполучені Штати Америки проти Чехословаччини); Повітряний інцидент 7 жовтня 1952 року (Сполучені Штати Америки проти Союзу Радянських Соціалістичних Республік); Повітряний інцидент 4 вересня 1954 року (Сполучені Штати Америки проти Союзу Радянських Соціалістичних Республік); і Повітряний інцидент від 7 листопада 1954 року (Сполучені Штати Америки проти Союзу Радянських Соціалістичних Республік); США не стверджували, що держави, проти яких були подані Заяви, дали будь-яку згоду на юрисдикцію, але посилалися на статтю 36, пункт 1 Статуту Суду, яка передбачає, що юрисдикція Суду включає всі справи, які сторони передають йому на розгляд. Сполучені Штати заявили, що вони підкоряються юрисдикції Суду для цілей вищезазначених справ, і вказали, що інші зацікавлені уряди можуть зробити те ж саме. Ці уряди заявили в кожній справі, що вони не можуть підкоритися юрисдикції Суду у цій справі, тому Суд визнав, що не має юрисдикції розглядати ці справи, і виключив їх зі свого Переліку [5, с. 298].

Інцидент, який стався із корейською авіакомпанією, 1 вересня 1983 року. Цивільний південнокорейський авіалайнер рейсу KAL 007 з 269 особами на борту, був збитий радянським літаком-перехоплювачем поблизу острова Сахалін. Він прямував до Сеула з Анкоріджа, штат Аляска, коли відхилився більш ніж на 200 миль (322 км) від запланованого маршруту та увійшов у радянський повітряний простір. Тоді Радянський Союз стверджував, що літак порушив його повітряний простір, та виконував місію зі збору розвідувальної інформації для Сполучених Штатів, при цьому жодні докази не підтверджували це твердження та міжнародне співтовариство заперечувало це твердження. Інцидент посилив напруженість між Південню Кореєю та США, що призвело до дипломатичних конфліктів і напружених відносин [6].

Варто зазначити ще один яскравий інцидент (вибух у Локербі), який призвів до тривалого конфлікту між Сполученими Штатами та Лівією. Так, 21 грудня 1988 року рейс 103 Pan Am, пасажирський літак, що прямував до США, був знищений бомбою над Локербі, Шотландія. Хо-

ча пасажирки на борту літака були з 21 країни, більшість із них були американцями, і ця атака посилювала побоювання тероризму в Сполучених Штатах. У результаті США і Рада безпеки ООН запровадили економічні санкції проти Лівії. Уряд Лівії зрештою погодився виплатити компенсацію сім'ям жертв нападу [7].

У лютому 2019 року відбулося повітряне зіткнення між Індією та Пакистаном. Конфлікт був спровокований терористичним нападом 14 лютого 2019 року в контрольованому Індією Кашмірі, під час якого терорист-смертник націлювався на колону індійських сил безпеки, що призвело до загибелі 40 співробітників. У відповідь на атаку Індія завдала авіаударів 26 лютого 2019 року, націлюючись на табір підготовки терористів у Балакоті, Пакистан. Індійський уряд стверджував, що удари були превентивними та спрямовані на стримування майбутніх терактів. Однак Пакистан заперечив ці заяви, заявивши, що удари завдані по порожній території і не спричинили значних збитків. 27 лютого 2019 року Пакистан завдав авіаударів через лінію контролю у Кашмірі та вступив у повітряний бій з індійськими винищувачами. Під час протистояння літак ВПС Індії МіГ-21 Bison був збитий, а його пілот, командир авіакрила Абхінандан Вартаман, потрапив у пакистанський полон. Із загостренням напруженості Індія та Пакистан закрили свій повітряний простір для комерційних рейсів. Закриття повітряного простору тривало кілька місяців, що спричинило економічні збитки та незручності. Повне відновлення авіасполучення між двома країнами відбулося на початку 2020 року [8].

Ця міжнародна суперечка щодо повітряного простору та військові дії посилювали напруженість не тільки між двома країнами, але змусили все міжнародне товариство прикласти зусиль для її врегулювання, оскільки Індія та Пакистан володіють ядерною зброєю.

Звернемо увагу на блокаду повітряного простору Катару. Цей конфлікт 2017 року між Катаром з однієї сторони та Саудівською Аравією, Бахрейном, Єгиптом і Об'єднаними Арабськими Еміратами з іншої. Конфлікт, який був спровокований припущенням про невиконання Катаром своїх зобов'язань за Ер-Ріядською уго-

дою. Було введено санкції у вигляді блокування повітряного простору Катару конфліктуючими країнами. В свою чергу Катар подав претензії та протести до ІКАО. Проте ІКАО зазначила, що не має юрисдикції приймати ці претензії. Справу було передано до МС ООН. Суд прийняв рішення на користь Катару [9, с. 298]. Вихід із вирішення цього конфлікту був у вигляді рішення Міжнародного суду ООН, однак напруга між Катаром і чотирма арабськими країнами досі не припинилася.

У вітчизняній практиці конфлікт, пов'язаний з повітряним простором, також має місце, про що свідчить тривала (більше 9 років) російсько-українська війна. Перш за все варто зазначити, що у 2014 році росія анексувала Крим, що призвело до серйозної ескалації напруженості між Україною та росією. У рамках процесу анексії російські військові сили окупували Крим і встановили контроль над його повітряним простором. Це призвело до конфлікту щодо суверенітету повітряного простору Криму. Тривалі збройні зіткнення на Сході України спричиняють постійні порушення суверенітету України над її повітряним простором, запускаючи на територію України ракети, дрони та літаки. Після повномасштабного вторгнення росії на територію України в 2022 році площа неконтрольованого повітряного простору території України збільшилася.

Резонансною та трагічною справою щодо повітряного простору за участю України було збиття рейсу МН17 Malaysia Airlines у 2014 році. Пасажирський літак, який прямував з Амстердама до Куала-Лумпура, був збитий над Сходом України. Загинули 283 пасажери та 15 членів екіпажу. Розслідування проводили слідчі з Нідерландів, України, Малайзії, Австралії та Бельгії. Кожна з держав у складі Спільної слідчої групи мала відповідні правові підстави для кримінальної юрисдикції щодо переслідування злочинців. Розслідування дійшло висновку, що літак було збито ракетою класу «земля-повітря», запущеною з території, контрольованої проросійськими сепаратистами [10]. Цей інцидент підкреслив вразливість повітряного простору під час конфліктів і підняв питання щодо

належного контролю та захисту повітряного простору в спірних районах.

Судовий процес у кримінальній справі МН17 проходить за національним законодавством Нідерландів. 17 листопада 2022 року було винесено наступне рішення в суді першої інстанції: Гіркіна, Дубинського та Харченка засуджено до довічного ув'язнення, обвинуваченому Пулатову винесено виправдувальний вирок. Проте на цьому цей інцидент не завершено, збиття МН17 є частиною спільної міждержавної справи «Україна та Нідерланди проти Росії» в Європейському суді з прав людини. Також матеріали справи МН17 використовуються в позові України проти Росії до Міжнародного суду ООН у частині порушення міжнародної конвенції про боротьбу з фінансуванням тероризму [10].

Досвід України щодо міжнародних конфліктів з питань повітряного простору показує, що повітряний простір є невід'ємною частиною території кожної суверенної держави, а його порушення призводить до порушення міжнародного права та появи міжнародних збройних або незбройних конфліктів. Конфлікти, пов'язані з повітряним простором України, мали значні наслідки для територіальної цілісності, безпеки, суверенітету та авіаційної діяльності країни.

Вагомий вплив на врегулювання конфліктів, пов'язаних з повітряним простором, мають міжнародні організації та міжнародні судові установи. Так, Міжнародний суд ООН (МС ООН), як головний судовий орган Організації Об'єднаних Націй, відіграє вирішальну роль у вирішенні суперечок між державами, у тому числі щодо повітряного простору. Він має юрисдикцію розглядати справи, пов'язані зі спорами щодо повітряного простору, якщо залучені держави визнали його юрисдикцію або через певну угоду, або в силу свого членства в міжнародних договорах, які передбачають юрисдикцію Міжнародного суду.

Одним із яскравих прикладів вирішення спору, пов'язаного з повітряним простором, Міжнародним судом ООН є справа щодо військової та воєнізованої діяльності в Нікарагуа та проти неї (Нікарагуа проти Сполучених Штатів) [11]. Рішення МС ООН підтвердило принцип державного суверенітету та необхідність поваги тери-

торіальної цілісності, включаючи повітряний простір держави. У рішенні підкреслюється, що застосування сили та військова діяльність у повітряному просторі іншої держави має здійснюватися відповідно до міжнародного права та за згодою або дозволом відповідної держави.

Вагоме місце у врегулюванні конфліктів, пов'язаних з повітряним простором, посідає Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО). Ця спеціалізована установа ООН, є головною глобальною організацією, відповідальною за регулювання та координацію міжнародної цивільної авіації. Через свої різні комітети, робочі групи та дипломатичні канали ІСАО сприяє створенню середовища, сприятливого для мирного вирішення конфліктів.

ІСАО відіграє надзвичайно важливу роль у розробці та просуванні міжнародних стандартів і рекомендацій щодо використання повітряного простору, безпеки польотів та міжнародної безпеки, а також надає технічну експертизу та допомогу державам-членам. Прикладом роботи ІСАО є її розслідування у жовтні 1983 р. інциденту зі збиттям корейського авіалайнера радянським літаком [13]. Організація також вирішила, що не було жодних доказів на підтримку радянських тверджень про те, що пасажирський літак виконував місію зі збору розвідувальної інформації, і пізніше засудила «застосування збройної сили». Крім того, ІСАО рекомендувала ввести поправку до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, яка забороняла використання військової зброї проти цивільних літаків у польоті; після того як ці зміни ратифікувала необхідна кількість держав-членів, вони набули чинності в 1998 році [13].

Висновки. Отже вважаємо, що на виникнення міжнародних конфліктів у повітряному просторі впливають технологічний прогрес, геополітичні особливості, нові тенденції у житті міжнародного співтовариства та практика врегулювання сучасних збройних конфліктів. На вирішення міжнародних конфліктів у повітряному просторі впливає розвиток міжнародного права, міжнародних відносин та міжнародного співробітництва. Посилення ролі багатосторонніх організацій, таких як Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО), може полегшити діалог,

сприяти співпраці та розробити загальні стандарти та керівні принципи вирішення конфліктів. Створення спеціалізованих механізмів вирішення спорів, адаптованих до конфліктів у повітряному просторі, може забезпечити дієві та ефективні рішення. Ці механізми можуть включати групи експертів, посередництво або арбітраж для вирішення суперечок, що виникають через порушення повітряного простору, територіальні претензії або суперечливі правила аеронавігації. Окрему увагу необхідно приділити покращенню міжнародно-правового регулювання повітряного простору, а саме, вдосконаленню існуючих міжнародних стандартів стосовно використання повітряного простору та розвитку єдиних міжнародних норм та принципів, включаючи питання безпеки польотів, правил використання повітряного простору, а також заборону використання повітряного простору для ворожих дій.

Література

1. Буткевич В.Г., Мицик В.В., Задорожній О.В. Міжнародне право. Основи теорії: підручник / за ред. В.Г. Буткевича. Київ: Либідь, 2002. 608 с.
2. Bernhardt R. Encyclopedia of Public International Law. Law of the sea air and space. The Max Planck institute for comparative public law and international law. 1989. 369 p.
3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.: Конвенція Міжнар. орг. цивільн. авіації від 07 груд. 1944 р.: станом на 6 жовт. 2016 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038-Text (дата звернення: 15.08.2023).
4. Dane L.F. The Psychodynamics of International Relationships, Volume I: Concepts and Theories. The Journal of Nervous and Mental Disease. 1993. Vol. 181, no. 3. P. 206–207. URL: <https://doi.org/10.1097/00005053-199303000-00013>
5. Bernhardt R. Encyclopedia of Public International Law. Law of the sea air and space. The Max Planck institute for comparative public law and international law. 1989. 369 p.
6. Reagan R. Korean airline massacre: September 5, 1983. Washington, D.C: U.S. Dept. of State, Bureau of Public Affairs, Office of Public Communication, Editorial Division, 1983.

7. The Lockerbie Bombing, December 21, 1988. Disaster Victim Identification. 2011. P. 113–132. URL: <https://doi.org/10.1201/b10926-14> (date of access: 14.05.2023).

8. India. Staff Vivekananda International Foundation. New Delhi, Devasher T. Pakistan Insights 2019. Pentagon Press, 2020.

9. Bernhardt R. Encyclopedia of Public International Law. Law of the sea air and space. The Max Planck institute for comparative public law and international law. 1989. 369 p.

10. Назарчук І. Злочин і кара. Восьмі роковини загибелі рейсу МН17 в небі над Донбасом. Радіо Свобода. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/mh17-sudovy-viyrok/31947006.html> (дата звернення: 16.08.2023).

11. Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America). Merits, Judgment. International Court of Justice. Reports 1986, p. 14. URL: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/70/070-19860627-JUD-01-00-EN.pdf> (date of access: 14.08.2023).

12. Reagan R. Korean airline massacre: September 5, 1983. Washington, D.C: U.S. Dept. of State, Bureau of Public Affairs, Office of Public Communication, Editorial Division, 1983.

13. Гусар О., Куліш А. Використання повітряного простору в Україні: організаційні засади. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2017. Вип. 1(42). С. 13-22. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.42.11505>

Referenses

1. Butkevych V.H., Mytsyk V.V., Zadorozhnyi O.V. *Mizhnarodne pravo. Osnovy teorii: pidruchnyk / za red. V.H. Butkevycha*. Kyiv: Lybid, 2002. 608 s.

2. Bernhardt R. Encyclopedia of Public International Law. Law of the sea air and space. The Max Planck institute for comparative public law and international law. 1989. 369 p.

3. Konventsiya pro mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiyu 1944 r.: Konventsiya Mizhnar. orh. tsyviln. aviatsiyi vid 07 hrud. 1944 r.: stanom na 6 zhovt. 2016 r. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038-Text (data zvernennya: 15.08.2023).

4. Dane L.F. The Psychodynamics of International Relationships, Volume I: Concepts and Theories. The Journal of Nervous and Mental Disease. 1993. Vol. 181, no. 3. P. 206–207. URL: <https://doi.org/10.1097/00005053-199303000-00013>

5. Bernhardt R. Encyclopedia of Public International Law. Law of the sea air and space. The Max Planck institute for comparative public law and international law. 1989. 369 p.

6. Reagan R. Korean airline massacre: September 5, 1983. Washington, D.C: U.S. Dept. of State, Bureau of Public Affairs, Office of Public Communication, Editorial Division, 1983.

7. The Lockerbie Bombing, December 21, 1988. Disaster Victim Identification. 2011. P. 113–132. URL: <https://doi.org/10.1201/b10926-14> (date of access: 14.05.2023).

8. India. Staff Vivekananda International Foundation. New Delhi, Devasher T. Pakistan Insights 2019. Pentagon Press, 2020.

9. Bernhardt R. Encyclopedia of Public International Law. Law of the sea air and space. The Max Planck institute for comparative public law and international law. 1989. 369 p.

10. Nazarchuk I. Zlochyn i kara. Vos'mi rokovyny zahybeli reysu МН17 v nebi nad Donbasom. Radio Svoboda. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/mh17-sudovy-viyrok/31947006.html> (data zvernennya: 16.08.2023).

11. Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America). Merits, Judgment. International Court of Justice. Reports 1986, p. 14. URL: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/70/070-19860627-JUD-01-00-EN.pdf> (date of access: 14.08.2023).

12. Reagan R. Korean airline massacre: September 5, 1983. Washington, D.C: U.S. Dept. of State, Bureau of Public Affairs, Office of Public Communication, Editorial Division, 1983.

13. Husar O., Kulish A. Vykorystannya povitryanoho prostoru v Ukrayini: orhanizatsiyini zasady. *Naukovi pratsi Natsionalnoho aviatsynoho universytetu. Seriya: Yurydychnyy visnyk «Povitryane i kosmichne pravo»*. 2017. Vyp. 1(42). S. 13-22. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.42.11505>

INTERNATIONAL EXPERIENCE AND NATIONAL PRACTICE OF INTERNATIONAL CONFLICTS RESOLUTION IN AIRSPACE

National Aviation University
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03058, Kyiv, Ukraine
E-mails: gusar_oa@ukr.net, chulinda@ukr.net

Purpose: to review incidents of conflict in airspace by analyzing international experience and provide specific examples of the practice of resolving international and national conflicts in airspace. **Research methods:** general scientific methods were used. The method of system analysis allowed to provide examples of real international conflicts in airspace and the practice of their settlement. The method of formal logic allowed to identify the factors influencing the emergence of international conflicts in airspace and to propose a mechanism for their resolution. **Results:** in order to resolve conflicts in airspace qualitatively, it is necessary to work on the development and implementation of advanced air traffic control systems, and the creation of international dispute resolution mechanisms. **Discussion:** the occurrence of airspace incidents is influenced by a number of factors: technological advances such as artificial intelligence and automation, unmanned aerial vehicles, advanced air traffic control systems; geopolitical processes; the level of the international community and effective mechanisms for resolving modern armed conflicts. The increasing use of unmanned aerial systems, commonly known as drones, presents both opportunities and challenges. Integrating UAVs into existing airspace management systems requires strict regulations, effective surveillance systems, and international cooperation to address airspace privacy and security concerns. The integration of artificial intelligence and automation into airspace management can improve conflict detection, resolution, and dialogue. The ability to control, protect, or deny the use of airspace can significantly affect the outcome and dynamics of conflicts, requiring careful management, diplomatic efforts, and compliance with international norms to ease tensions and promote peaceful resolution of disputes.

Key words: airspace; international conflict; incident; dispute; International Court of Justice; International Civil Aviation Organization (ICAO).

Стаття надійшла до редакції 08.09.2023