

ПОВІТРЯНЕ, КОСМІЧНЕ, ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО

DOI: 10.18372/2307-9061.78.21130

УДК 347.8:341.2(045)

І. Г. Богатюк,

директор навчального центру проблем повітряного та космічного права
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0000-4801-2789>

П. О. Гайдаренко,

здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0004-6488-5001>

С. В. Роздольський,

здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0002-0945-7771>

ЗАКРИТТЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ В ЗОНАХ ЗБРОЙНИХ КОНФЛІКТІВ: ГАРАНТІЇ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ТА ПРАВОВІ НАСЛІДКИ

Державний університет «Київський авіаційний інститут»
проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна

E-mails: iryna.bohatiuk@npp.kai.edu.ua, 8064440@stud.kai.edu.ua, 8148279@stud.kai.edu.ua

*Метою статті є комплексний аналіз правової природи та наслідків закриття повітряного простору в умовах збройних конфліктів. Робота спрямована на вивчення балансу між реалізацією державного суверенітету та міжнародно-правовим обов'язком забезпечення безпеки польотів, а також на виявлення економічних і системних деформацій, які виникають у глобальній авіаційній структурі внаслідок обмеження «свобод повітря». **Методологічну основу** дослідження становить сукупність загальнонаукових та спеціально-юридичних методів пізнання. Діалектичний метод застосовано для аналізу закриття повітряного простору як поєднання суверенного права та юридичного обов'язку держави. Формально-юридичний метод використано при дослідженні змісту статей 1, 9, 89 Чиказької конвенції та норм про міжнародну відповідальність держав. Системно-структурний метод дозволив вивчити взаємодію держав, міжнародних організацій (ІКАО, ІАТА) та авіаперевізників у процесі управління ризиками. Метод прогнозування застосовано для обґрунтування впровадження перехідних режимів використання повітряного простору та компенсаційних механізмів у постконфліктний період. **Результати:** встановлено, що закриття повітряного простору в умовах збройного конфлікту є легітимним інструментом міжнародного права, який ґрунтується на концепціях воєнної необхідності та громадської безпеки відповідно до статті 9 Чиказької конвенції. Доведено, що реалізація цього механізму зумовлює виникнення низки критичних наслідків у різних площинах. Зокрема, у суб'єктивному аспекті держава стає об'єктом потенційної міжнародно-правової відповідальності за своєчасність та обґрунтованість введених обмежень, що вимагає постійного моніторингу загроз. Економіко-правовий аспект результатів свідчить, що призупинення реалізації «свобод повітря» призводить до вимушеного перерозподілу глобальних авіаційних потоків, що неминуче тягне за собою зростання операційних витрат на паливо, критичне зниження рентабельності перевезень та суттєве підвищення страхових премій. На системному рівні виявлено, що трансформація архітектури міжнародних маршрутів стає каталізатором для вдосконалення стандартів ІКАО (SARPs) та стимулює інтеграцію технологічних інновацій, таких як супутникові навігаційні системи, які забезпечують точність та керованість польотами навіть у*

зонах зруйнованої наземної інфраструктури. **Обговорення:** наголошується, що в умовах глобалізації повітряний простір перестав бути ізольованою системою. Основним предметом обговорення є перерозподіл відповідальності: чи достатньо покласти оцінку ризиків лише на авіакомпанії, чи держава як суверен має бути першочерговим гарантом безпеки. Важливим питанням залишається створення міжнародно-правового інструментарію для компенсації збитків державам, чия авіаційна інфраструктура була зруйнована, та чітке визначення відповідальності сторін за порушення норм міжнародного повітряного права під час конфліктів.

Ключові слова: суверенітет повітряного простору; безпека цивільної авіації; безпека польотів; свободи повітря; авіаційна інфраструктура; збройний конфлікт; міжнародна відповідальність держав.

Постановка проблеми та її актуальність. Сучасні збройні конфлікти створюють безпрецедентні виклики для стабільності та безпеки світової авіаційної системи, перетворюючи питання використання повітряного простору на одну з найбільш гострих проблем міжнародного права. Закриття повітряного простору є складним правовим явищем, що перебуває на перетині міжнародного повітряного, гуманітарного права та права міжнародної відповідальності. З одного боку, цей захід виступає прямою реалізацією державного суверенітету та інструментом забезпечення безпеки цивільної авіації, проте з іншого – він зумовлює масштабні правові та економічні наслідки, які виходять за межі територіальних кордонів конкретної держави. Актуальність дослідження зумовлена необхідністю переосмислення балансу між суверенним правом держави на закриття неба та її юридичним обов'язком гарантувати безпеку польотів, оскільки в умовах глобалізації повітряний простір перестав бути ізольованою системою. Невизначеність механізмів відповідальності за несвоєчасне обмеження руху, а також відсутність чітких міжнародно-правових алгоритмів постконфліктного відновлення авіаційної інфраструктури та компенсації фінансових втрат авіаперевізників потребують глибокого наукового аналізу. Необхідність адаптації міжнародних стандартів ICAO та розробки нових правових норм для мінімізації деструктивного впливу збройних конфліктів на світову економіку та конкурентоспроможність галузі визначає пріоритетність даної тематики для сучасної юридичної науки.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Теоретичне підґрунтя дослідження становлять норми Чиказької конвенції [1] та напрацювання Комісії міжнародного права ООН

щодо відповідальності держав [4]. Питання безпеки польотів та управління ризиками в зонах конфліктів ґрунтовно висвітлені у працях Є. Чернія [2, 3], Н. Кудрицької [8], а також у профільних документах ICAO [6], EASA [7] та IATA [9]. Сучасні підходи до оцінки ефективності правових механізмів відновлення авіаційного руху та компенсаційних інструментів представлені у публікаціях О.М. Гнатенка [5].

Виклад основного матеріалу дослідження. Закриття повітряного простору є складним правовим явищем, яке перебуває на перетині міжнародного повітряного права, міжнародного гуманітарного права та права міжнародної відповідальності. З одного боку, це прояв державного суверенітету, з іншого – це інструмент забезпечення безпеки цивільної авіації. Проте такі заходи мають значні правові та економічні наслідки, які виходять за межі території конкретної держави та впливають на глобальну авіаційну систему.

Право держави закривати свій повітряний простір ґрунтується на фундаментальному принципі повного і виключного суверенітету над повітряним простором, закріпленому у статті 1 Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року. «Договірні держави визнають, що кожна держава володіє повним і винятковим суверенітетом над повітряним простором над своєю територією» [1] – відповідно до цього принципу кожна держава має виключне право регулювати використання свого повітряного простору, включаючи дозвіл або заборону польотів.

Суверенітет над повітряним простором означає не лише право контролю, але й обов'язок держави забезпечувати безпеку польотів. У цьому контексті закриття повітряного простору

виступає не лише правом, але й юридичним обов'язком держави у разі виникнення загроз життю та здоров'ю пасажирів і екіпажів цивільних повітряних суден.

Як зазначає Є.В. Черній, «Однією з головних проблем, із якими стикаються авіакомпанії під час збройних конфліктів, є забезпечення безпеки польотів. Авіаперевізники зобов'язані оцінювати ризики та ухилятися від польотів над зонами конфліктів, щоби мінімізувати загрози для пасажирів та екіпажу. Міжнародні організації, зокрема Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО), публікують рекомендації щодо зон конфліктів, проте остаточне рішення про маршрути польотів приймають самі авіакомпанії. Це вимагає постійного моніторингу ситуації, швидкого аналізу інформації та прийняття оперативних рішень» [2, с. 142], при цьому остаточне рішення щодо маршрутів приймають самі авіаперевізники. Зазначена позиція безпосередньо пов'язана з питанням правових наслідків закриття повітряного простору, оскільки свідчить про практичну необхідність таких заходів. Саме закриття повітряного простору виступає ключовим юридичним механізмом мінімізації ризиків, який, у свою чергу, зумовлює зміну маршрутів польотів, економічні втрати авіаперевізників та обмеження реалізації «свобод повітря». Разом із тим, така ситуація порушує важливе правове питання: чи достатньо лише покладати обов'язок оцінки ризиків на авіакомпанії, чи все ж першочергова відповідальність повинна належати державі як суверену повітряного простору. У контексті міжнародного повітряного права саме держава зобов'язана забезпечити належний рівень безпеки польотів, у тому числі шляхом своєчасного закриття повітряного простору або встановлення відповідних обмежень.

Ключовим міжнародно-правовим актом, що регулює питання закриття повітряного простору, є Чиказька конвенція. Стаття 9 Конвенції прямо передбачає право держави з міркувань військової необхідності або громадської безпеки обмежувати або забороняти польоти над певними районами своєї території. Такі обмеження повинні застосовуватися на недискримінаційній основі до всіх держав. Окрім того, стаття 89 передбачає, що «у разі війни положення цієї Конвенції не зачіпають свободу дій будь-якої за-

чепленої війною Договірної держави, як воюючої, так і нейтральної. Такий самий принцип застосовується у випадку, коли будь-яка Договірна держава оголошує у себе надзвичайний стан і повідомляє про це Раду» [1].

Особлива роль у забезпеченні авіаційної безпеки належить Міжнародній організації цивільної авіації (ІСАО) [6] та Міжнародній асоціації повітряного транспорту (ІАТА) [9]. Їхня діяльність спрямована на координацію зусиль ринку та розробку нормативної бази для управління ризиками в умовах збройних конфліктів. Інструментарій, що надається цими організаціями (зокрема, регулярні звіти про ризиковані повітряні простори), є основою для прийняття рішень щодо безпечного планування польотів [3, с. 352].

Як слушно зазначається у науковій літературі, «закриття повітряного простору через військові дії є важливим аспектом, який впливає на авіаційну галузь. Наприклад, під час конфлікту в Сирії багато країн заборонили польоти через свій повітряний простір, що змусило авіакомпанії шукати альтернативні маршрути. Це призвело до значних збільшень витрат на паливо та часу в дорозі, що, у свою чергу, негативно позначилося на рентабельності авіаперевезень. Крім того, закриття повітряного простору часто супроводжується підвищенням страхових премій, оскільки ризики для авіакомпаній і пасажирів значно зростають» [3, с. 353]. Наведена позиція демонструє, що закриття повітряного простору має не лише безпековий, але й виражений економіко-правовий ефект. У контексті досліджуваної теми це підтверджує, що такі заходи виступають юридичним інструментом реагування держави на загрози, водночас породжуючи комплекс наслідків для авіаперевізників, зокрема обмеження доступу до повітряних маршрутів та збільшення фінансового навантаження.

З огляду на це, доцільно перейти до аналізу правових наслідків закриття повітряного простору безпосередньо для держав, оскільки саме вони виступають основними суб'єктами прийняття відповідних рішень та несуть міжнародно-правову відповідальність за їх обґрунтованість і своєчасність.

Закриття повітряного простору має комплексні правові наслідки для держави, яка його

здійснює, та ґрунтується на принципі повного і виключного суверенітету над повітряним простором, закріпленому у ст. 1 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року [1]. Відповідно до цієї норми, держава має право самостійно визначати порядок використання свого повітряного простору, включаючи його закриття. Стаття 9 Чиказької конвенції прямо передбачає можливість обмеження або заборони польотів з міркувань військової необхідності або громадської безпеки [1]. Закриття повітряного простору в умовах збройного конфлікту є легітимним заходом, що відповідає нормам міжнародного права.

Слід зазначити, що держава може нести міжнародно-правову відповідальність у разі нежиття заходів щодо забезпечення безпеки польотів. Відповідно до Проекту статей про відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння, розробленого Комісією міжнародного права ООН, порушення міжнародного зобов'язання тягне за собою обов'язок держави припинити протиправне діяння та відшкодувати шкоду [4].

Як підкреслюється у сучасних наукових дослідженнях, держава зобов'язана своєчасно оцінювати ризики та запроваджувати обмеження у повітряному просторі, оскільки неналежне виконання цього обов'язку може призвести до тяжких наслідків для цивільної авіації. Вимагає особливої уваги питання щодо розробки ефективних компенсаційних механізмів для держав, котрі зазнали втрат унаслідок руйнування авіаційної інфраструктури, а також визначення відповідальності сторін за порушення норм міжнародного авіаційного права під час воєнних конфліктів [5]. Наведений підхід свідчить про те, що правові наслідки закриття неба для держави виходять далеко за межі періоду бойових дій. Неможливість експлуатації повітряного простору призводить до деградації авіаційної галузі, що потребує створення спеціального міжнародно-правового інструментарію для акумуляції ресурсів на її відновлення. Таким чином, правова доктрина має змістити фокус із простої констатації факту закриття простору на розробку алгоритмів постконфліктної реабілітації та притягнення винних сторін до матеріальної відповідальності.

Закриття повітряного простору є одним із найбільш радикальних заходів, які держава вживає для забезпечення національної безпеки та захисту людських життів у відповідь на виклики збройного конфлікту [3]. Однак цей крок породжує складний комплекс правових та економічних наслідків, що виходять далеко за межі воєнної необхідності. Як свідчать сучасні реалії, повітряний простір у сучасних умовах глобалізації не є ізольованою системою окремих держав, а функціонує на основі загальноєвропейських міжнародних стандартів безпеки та співпраці [5]. Відтак, будь-яке обмеження суверенітету над повітряним простором автоматично дестабілізує глобальні логістичні ланцюжки.

Одним із першочергових правових наслідків є фактичне призупинення реалізації так званих «свобод повітря», які є нормативним фундаментом міжнародних авіаперевезень [2, с. 142]. Закриття неба унеможливує транзитні польоти та виконання комерційних рейсів, що призводить до примусового перерозподілу авіаційних потоків та значного збільшення витрат авіаперевізників [5]. Зміна маршрутів тягне за собою надмірне споживання палива, подовження польотного часу та зниження загальної економічної ефективності галузі, що в деяких випадках робить традиційні напрямки нерентабельними.

Окрім операційних складнощів, закриття повітряного простору призводить до критичного зростання страхових ризиків. У зонах конфлікту страхові компанії застосовують підвищені страхові премії або повні виключення із страхового покриття, що фактично обмежує можливість здійснення польотів навіть за умови технічної готовності інфраструктури [3, с. 353]. Це актуалізує роль міжнародних організацій (ICAO, IATA, EASA), які забезпечують моніторинг загроз та обмін інформацією для управління ризиками. Важливою складовою безпеки в таких умовах стає аналіз стану повітряного простору та виявлення потенційних небезпек, пов'язаних із наслідками військових дій [5].

Особливої ваги у поствоєнний період набуває правовий аспект відновлення авіаційної діяльності. Оскільки повернення до звичного режиму польотів відбувається поступово, доцільним є створення перехідних режимів використання повітряного простору, які дозволяють поетапно відкривати авіаційні маршрути з

урахуванням рівня безпеки [8, с. 156]. Важливим також залишається питання правової відповідальності. Як зазначає О.М. Гнатенко, особливої уваги потребує розробка дієвих компенсаційних механізмів для держав, що зазнали втрат унаслідок руйнування інфраструктури, а також визначення відповідальності сторін за порушення норм міжнародного авіаційного права під час конфліктів [5].

Неможливо не зазначити і про вплив на міжнародне авіаційне право та глобальну авіаційну систему закриття повітряного простору. Закриття повітряного простору в умовах збройних конфліктів демонструє відносний характер принципу свободи польотів, який може бути обмежений з міркувань безпеки відповідно до ст. 9 Чиказької конвенції [1]. Це право держави на захист суверенітету та забезпечення громадської безпеки сьогодні переосмислюється через призму глобальної інтеграції, оскільки «у сучасних умовах глобалізації повітряний простір не є ізольованою системою окремих держав, а функціонує на основі загальноєвропейських міжнародних стандартів безпеки та співпраці» [5]. Таким чином, реалізація державою свого права на закриття неба створює юридичний резонанс, що впливає на всю архітектуру міжнародного авіаційного права.

Такі ситуації безпосередньо сприяють формуванню нової міжнародної практики та впливають на розвиток стандартів і рекомендованої практики (SARPs), що приймаються Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO) [6]. Важливу роль у цьому процесі відіграють також IATA та інші регулятори, які «активно сприяють міжнародному діалогу та обміну інформацією... розробляючи рекомендації та стандарти, що стосуються моніторингу загроз у зонах конфліктів та управління ризиками, пов'язаними із збройними діями» [8, с. 154]. Це доводить, що правові наслідки закриття простору стимулюють перехід до більш гнучких та адаптивних механізмів управління авіаційним рухом, зокрема через впровадження «технологічних інновацій та сучасних супутникових навігаційних систем» [5], що дозволяють зберігати керованість процесами навіть у кризових зонах.

Глобально закриття повітряного простору призводить до радикальної зміни структури

міжнародних авіаційних маршрутів, перевантаження альтернативних повітряних коридорів та суттєвого підвищення вартості перевезень. Як зазначається у наукових дослідженнях, цей процес «зумовлює перерозподіл авіаційних потоків та збільшення витрат авіаперевізників» [2, с. 143], що має деструктивний вплив на світову економіку та конкурентоспроможність галузі. Окрім економічного тиску, виникає потреба в уточненні правової відповідальності суб'єктів. Зокрема, наукова спільнота наголошує, що «особливої уваги потребує питання визначення відповідальності сторін за порушення норм міжнародного авіаційного права під час військових конфліктів» [5], що є критично важливим для формування компенсаційних механізмів у майбутньому.

Висновки. На основі проведеного дослідження правової природи та наслідків закриття повітряного простору в умовах збройних конфліктів можна сформулювати такі висновки:

1. Закриття повітряного простору є складним правовим інструментом, що ґрунтується на фундаментальному принципі повного і виключного суверенітету держави (ст. 1 Чиказької конвенції 1944 р.). В умовах збройного конфлікту цей захід є легітимним і базується на концепціях воєнної необхідності та громадської безпеки (ст. 9 та ст. 89 Конвенції). Встановлено, що для держави це не лише суверенне право, а й юридичний обов'язок щодо забезпечення безпеки польотів та захисту людських життів.

2. Реалізація права на закриття неба накладає на державу відповідальність за своєчасність та обґрунтованість введених обмежень. Неналежне виконання обов'язку з моніторингу загроз може стати підставою для міжнародно-правової відповідальності. При цьому в доктрині залишається дискусійним питання перерозподілу відповідальності між державою-сувереном та авіакомпаніями, які самостійно оцінюють ризики під час вибору маршрутів.

3. Закриття повітряного простору призводить до фактичного призупинення реалізації «свобод повітря», що дестабілізує глобальні логістичні ланцюжки. Це спричиняє вимушений перерозподіл авіаційних потоків, зростання операційних витрат на паливо, зниження рентабельності перевезень та критичне підвищення страхових премій.

4. Кризові умови стають каталізатором для вдосконалення стандартів ICAO (SARPs) та впровадження технологічних інновацій (зокрема, супутникових навігаційних систем). Це дозволяє зберігати керованість польотами навіть за умови руйнування наземної інфраструктури, що свідчить про адаптивність міжнародної авіаційної системи.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію: Міжнар. договір від 07 груд. 1944 р. (Чиказька конвенція). *Офіційний сайт ICAO*. URL: <https://www.icao.int> (дата звернення: 04.03.2026).

2. Черній Є.В. Вплив збройних конфліктів на правове регулювання цивільних авіаперевезень. *Часопис Київського університету права*. 2024. № 3. С. 141-144. DOI: <https://doi.org/10.36695/2219-5521.3.2024.25>.

3. Черній Є.В. Міжнародні збройні конфлікти та їхній вплив на безпеку авіаційного руху. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер. Право*. 2024. Вип. 85: ч. 4. С. 351-355. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.85.4.52>.

4. Відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння: Проєкт статей Комісії міжнародного права ООН. *Офіційний сайт ООН*. URL: [https://docs.un.org/ru/A/RES/174\(II\)](https://docs.un.org/ru/A/RES/174(II)) (дата звернення: 05.03.2026).

5. Гнатенко О.М. Правові механізми захисту цивільної авіації в умовах збройних конфліктів. *Юридична наука*. 2022. № 4. С. 45-59.

6. Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO). Документ 10084: Управління ризиками для безпеки цивільної авіації в зонах конфліктів. Монреаль: ICAO, 2018. 52 с.

7. Європейське агентство з авіаційної безпеки (EASA). Звіт про безпеку повітряного простору в умовах збройних конфліктів. Кельн: EASA, 2020. 34 с.

8. Кудрицька Н. Оцінка впливу закриття повітряного простору на економіку України під час воєнного стану. *Стратегічні засади інтеграції України у глобальний геоекономічний простір*: зб. наук. праць за результатами міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 21 трав. 2025 р.) / Державна установа «Інститут економіки та прогнозування Національної академії наук України». С. 152–158. URL: <https://www.researchgate.net/publication/401137898>

(дата звернення: 06.03.2026).

9. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA). Офіційний сайт. URL: <https://www.iata.org> (дата звернення: 04.03.2026).

References

1. Konventsiya pro mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiyu: Mizhnar. dohovir vid 07 hrud. 1944 r. (Chykazka konventsiya). Ofitsiynny sayt ICAO. URL: <https://www.icao.int> (data zvernennya: 04.03.2026).

2. Cherniy Ye.V. Vplyv zbroynykh konfliktiv na pravove rehulyuvannya tsyvilnykh aviaperevezhen. *Chasopys Kyivskoho universytetu prava*. 2024. № 3. S. 141-144. DOI: <https://doi.org/10.36695/2219-5521.3.2024.25>.

3. Cherniy Ye.V. Mizhnarodni zbroyni konflikty ta yikhniy vplyv na bezpeku aviatsiynoho rukhu. *Naukovyy visnyk Uzhhorodskoho natsionalnogo universytetu. Ser. Pravo*. 2024. Vyp. 85: ch. 4. S. 351-355. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.85.4.52>.

4. Vidpovidalnist derzhav za mizhnarodno-protypravni diyannya: Proyekt statey Komisiyi mizhnarodnogo prava OON. Ofitsiynny sayt OON. URL: [https://docs.un.org/ru/A/RES/174\(II\)](https://docs.un.org/ru/A/RES/174(II)) (data zvernennya: 05.03.2026).

5. Hnatenko O.M. Pravovi mekhanizmy zakhystu tsyvilnoyi aviatsiyi v umovakh zbroynykh konfliktiv. *Yurydychna nauka*. 2022. № 4. S. 45-59.

6. Mizhnarodna orhanizatsiya tsyvilnoyi aviatsiyi (ICAO). Dokument 10084: Upravlinnya ryzykamy dlya bezpeky tsyvilnoyi aviatsiyi v zonakh konfliktiv. Monreal: ICAO, 2018. 52 s.

7. Yevropeyske ahent-stvo z aviatsiynoyi bezpeky (EASA). Zvit pro bezpeku povitryanoho prostoru v umovakh zbroynykh konfliktiv. Keln : EASA, 2020. 34 s.

8. Kudrytska N. Otsinka vplyvu zakryttya povitryanoho prostoru na ekonomiku Ukrainy pid chas voyennoho stanu. *Stratehichni zasady intehratsiyi Ukrainy u hlobalnyy heoekonomichnyy prostir*: zb. nauk. prats za rezultatamy mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi (m. Kyiv, 21 trav. 2025 r.) / Derzhavna ustanova «Instytut ekonomiky ta prohnozuvannya Natsionalnoyi akademiyyi nauk Ukrainy». S. 152–158. URL: <https://www.researchgate.net/publication/401137898> (data zvernennya: 06.03.2026).

9. Mizhnarodna asotsiatsiya povitryanoho transportu (IATA). Ofitsiynny sayt. URL: <https://www.iata.org> (data zvernennya: 04.03.2026).

Iryna Bohatiuk, Polina Haidarenko, Stanislav Rozdolskyi

AIRSPACE CLOSURE IN ARMED CONFLICT ZONES: GUARANTEES OF CIVIL AVIATION SAFETY AND LEGAL CONSEQUENCES

State University "Kyiv Aviation Institute"

1 Liubomyra Huzara Ave., 03058, Kyiv, Ukraine

E-mails: iryna.bohatiuk@npp.kai.edu.ua, 8064440@stud.kai.edu.ua, 8148279@stud.kai.edu.ua

Purpose: the purpose of the article is to conduct a comprehensive analysis of the legal nature and consequences of airspace closure during armed conflicts. The work aims to study the balance between the realization of state sovereignty and the international legal obligation to ensure flight safety, as well as to identify economic and systemic deformations arising in the global aviation structure as a result of the restriction of the "freedoms of the air." **Methodology:** the methodological basis of the research consists of a combination of general scientific and special legal methods of cognition. The dialectical method is applied to analyze airspace closure as a combination of a state's sovereign right and legal obligation. The formal legal method is used in studying the content of Articles 1, 9, and 89 of the Chicago Convention and the norms on the international responsibility of states. The systemic-structural method allowed for examining the interaction of states, international organizations (ICAO, IATA), and air carriers in the risk management process. The forecasting method is applied to justify the implementation of transitional airspace use regimes and compensation mechanisms in the post-conflict period. **Results:** it is established that airspace closure during an armed conflict is a legitimate instrument of international law based on the concepts of military necessity and public safety in accordance with Article 9 of the Chicago Convention. It is proven that the implementation of this mechanism leads to a series of critical consequences at various levels. In particular, in the subjective aspect, the state becomes an object of potential international legal responsibility for the timeliness and justification of the imposed restrictions, which requires continuous threat monitoring. The economic and legal aspect of the results indicates that the suspension of the "freedoms of the air" leads to a forced redistribution of global aviation flows, inevitably resulting in increased operational fuel costs, a critical decline in transportation profitability, and a significant increase in insurance premiums. At the systemic level, it is revealed that the transformation of the international route architecture acts as a catalyst for improving ICAO standards (SARPs) and stimulates the integration of technological innovations, such as satellite navigation systems, which ensure flight accuracy and controllability even in areas with destroyed ground infrastructure. **Discussion:** it is emphasized that in the context of globalization, airspace is no longer an isolated system. The main subject of discussion is the redistribution of responsibility: whether it is sufficient to place risk assessment solely on airlines, or whether the state, as a sovereign, should be the primary guarantor of safety. Attention is focused on the need to change the legal doctrine: from a simple statement of the fact of airspace closure to the development of post-conflict rehabilitation algorithms. The creation of international legal instruments to compensate for damages to states whose aviation infrastructure has been destroyed, and the clear definition of the parties' liability for violating international air law norms during conflicts, remain important issues.

Keywords: airspace sovereignty; civil aviation safety; flight safety; freedom of the air; aviation infrastructure; armed conflict; international responsibility of states.

Дата першого надходження статті до видання: 12.03.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 03.04.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 30.04.2026

© Богатюк І.Г., Гайдаренко П.О., Роздольський С.В., 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії CC BY 4.0