

О. А. Гусар,
кандидат юридичних наук

А. В. Куліш,
студентка

ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ: ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ

У статті визначено організацію використання повітряного простору відповідно до норм національного та міжнародного законодавства. Здійснено аналіз сучасного стану статистичних показників діяльності суб'єктів авіаційної галузі, пов'язаної з використанням повітряного простору.

Ключові слова: *повітряний простір, авіаційні перевезення, організація повітряного руху, дозвіл на виліт, об'єднана цивільно-військова система.*

О. А. Гусар, А. В. Куліш

Использование воздушного пространства: организационные основы

В статье определена организация использования воздушного пространства в соответствии с нормами национального и международного законодательства. Проведен анализ современного состояния статистических показателей деятельности субъектов авиационной отрасли, связанной с использованием воздушного пространства.

Ключевые слова: *воздушное пространство, авиационные перевозки, организация воздушного движения, разрешение на вылет, объединенная гражданско-военная система.*

O. Husar, A. Kulish

The use of airspace: the organizational basis

The article defines the organization of airspace use in accordance with the norms of national and international legislation. The analysis of the current state of statistical indicators of the aviation industry associated with the use of airspace.

Key words: *airspace, aviation transportation, air traffic, flight permit, combined civil-military system.*

Постановка проблеми та її актуальність.

Важливим значенням для авіації завжди залишається питання організації використання повітряного простору, від якого безпосередньо залежить діяльність авіаційного транспорту. Так, за статистичними даними упродовж 2016 р. на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень працювало 29 вітчизняних авіакомпаній і було виконано 79,5 тис. комерційних рейсів (за 2015 рік – 66,3 тис. рейсів). Кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з попереднім роком на 31,3 % та склала 8277,9 тис. осіб. Обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 5,2 % та склали 74,3 тис. тонн. Паса-

жиропотоки через аеропорти України зросли на 20,9 % та становили 12929,9 тис. осіб [1].

Однак, необхідно враховувати, що кількість та якість повітряних перевезень, які здійснюються повітряними суднами, залежать від балансу між попитом повітряного руху, заходів організації потоків повітряного руху та менеджменту пропускної спроможності при оптимальному використанні наявних ресурсів та координації дій з боку суб'єктів авіаційної діяльності. Під польотом повітряного судна розуміється його переміщення у повітряному просторі, а також зависання. Переміщення повітряних суден здійснюється у повітряному просторі та має ряд особливостей: а) при здійсненні по-

вітряного руху на практиці, його не можна затримати на маршруті на тривалий термін і можна зупинити лише посадкою повітряного судна; б) порівняно з іншими видами транспорту авіаційна діяльність у всесвітньому масштабі більше залежить від розумінь міжнародного характеру і стандартів. Тому обслуговування повітряного руху вимагає правового регулювання, організації та визначення спеціального режиму використання повітряного простору.

Аналіз досліджень і публікацій. Дослідження вчених здебільшого опосередковано торкалися питання використання повітряного простору в працях Шереметьєвої Є. Т., Єршова Є. К., Хом'яченко С. І., Харченка В. П., Аргунова Г. Ф., Луппо О. Є., Биковцева І. С., Дем'янчука В. С., Клименко В. О.

Так, Козловський А. А., Боярська З. І. в статті «Розвиток концепції повітряного права України: історія і сучасність» визначають, що повітряний простір, як предмет правовідносин, обумовлює функціональний зв'язок усіх структурних елементів повітряного права України як цілісної системи.

Науковці з технічних наук Чепіженко В. І., Павлов В. В., Харченко В. П. визначали аксіоматику енергетико-потенціального управління повітряним рухом розв'язання конфліктів між учасниками повітряного руху, а також спрощення реалізації концепції Free Flight з підвищеним рівнем безпеки. В наукових здобутках докторів технічних наук Юн Г. М., Марінцевої К. В. організація повітряного руху визначається як одна із складових елементів авіатранспортної системи, від якої залежить її ефективне функціонування.

Оцінку ефективності використання повітряного простору України та методи її забезпечення досліджувала к.е.н. Петровська Н. В.

Проте залишаються недостатньо дослідженими в рамках права особливості організації використання повітряного простору, відсутнім є комплексне трактування її специфіки функціонування та правового регулювання. Таким чином, існує об'єктивна необхідність визначення теоретико-методичних та правових засад організації використання повітряного простору.

Метою статті є розкриття змісту організаційних засад використання повітряного простору на підставі аналізу нормативного матеріалу та сучасного стану статистичних показників діяльності суб'єктів авіаційної галузі, пов'язаної з використанням повітряного простору.

Виклад основного матеріалу. Повітряним простором України є частина повітряної сфери, що розташована над суходолом і водною територією України, в тому числі над її територіальними водами. Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України.

Зауважимо, що на сьогодні політ повітряного судна здійснюється як державними, комерційними суднами, так і міжнародними, і не тільки на території держави, але й за її межами. Тому, з точки зору правової теорії «політ повітряного судна» – це інститут повітряного права, норми якого врегульовують відносини між суб'єктами національного та міжнародного права при використанні відкритого повітряного простору.

Україна як самостійна країна з 1992 р. з метою вступу у міжнародну авіатранспортну спільноту та виходу українських авіаперевізників на міжнародні ринки повітряних перевезень стала членом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ) та зобов'язалася гармонізувати національне законодавство, імплементувати міжнародно-правові норми та дотримуватися міжнародних стандартів. Наразі Україна має широкі міжнародні зобов'язання за 39 міжнародними договорами у рамках міжнародного повітряного права (з них 28 під егідою ІКАО, 1 під егідою ЄКЦА та 7 під егідою ЄВРОКОНТРОЛЮ), 66 двосторонніми міжурядовими угодами про повітряне сполучення, Угодою між Україною та ЄС про певні аспекти повітряного сполучення («горизонтальна угода») та іншими міжнародними договорами України, включаючи Додаток у сфері авіаційного транспорту до ГАТТ/СОТ, в рамках розвитку регіонального співробітництва у

межах Європейського регіону, СНД та країн Чорноморсько-Кавказького регіону [1].

Порядок використання повітряного простору України визначається Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 р., Угодою про використання повітряного простору від 15.05.1992 р., Повітряним кодексом України (ПКУ) від 19.05.2011 р., Положенням про використання повітряного простору України від 29.03.2002 р. № 401, Державною цільовою програмою розвитку аеропортів на період до 2023 року від 24.02.2016 р. № 126 та іншими нормативно-правовими актами, що визначають правила польотів у повітряному просторі України і обслуговування повітряного руху [3-10].

Серед значного масиву стандартів Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) питання використання повітряного руху регулюють такі документи: DOC 4444. Організація повітряного руху, Doc 9426-AN/924. Керівництво з планування обслуговування повітряного руху; Doc 9432-AN/925. Керівництво по радіотелефонному зв'язку; Doc 9476-AN/927. Керівництво по системах управління наземним рухом та контролю за ним.

Значну увагу привертає розроблений ІКАО Глобальний аеронавігаційний план на 2013-2028 рр. [11], який визначає методику планування, орієнтовану на глобальну гармонізацію національних систем організації повітряного руху (ОрПР) та їх світову інтеграцію. У плані містяться розраховані на найближчу і середньострокову перспективу рекомендації державам щодо однакового переходу до системи ОрПР, які передбачені Глобальною експлуатаційною концепцією ІКАО.

За прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) у світі щороку зростатиме загальний попит на повітряні перевезення, у період з 2012 р. по 2023 р. у середньому на 4-5 %. Дані Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) також свідчать, що авіакомпанії світу збільшили за останні роки пасажиробіг, який перевищує середні темпи приросту показника за останнє десятиліття на 5,6 % [3].

На жаль, в Україні, на тлі складної політико-економічної ситуації відбувається стабільне

падіння попиту на авіаційні перевезення, вітчизняні та іноземні авіакомпанії скорочують кількість рейсів на певних маршрутах або взагалі скасовують їх, істотно зменшується кількість рейсів у повітряному просторі України. Ці негативні тенденції спричинені різними факторами. По-перше, економічними, спостерігається погіршення купівельної спроможності населення (за даними НБУ відбулося падіння ВВП, знецінення національної валюти, а саме девальвація гривні у 2014 р. на 97,3 % щодо дол. США). По-друге, політичними, через анексію Російською Федерацією аеропорти Криму опинилися поза межами фактичного контролю з боку України, не працюють аеропорти Донецька, Луганська. Так, у 2016 р. Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (ДП ОПР «Укранерорух») надало аеронавігаційне обслуговування 214,3 тис. польотів проти 234,9 тисяч в 2015 році та демонструє зниження на 8,8 %. Кількість обслуговуваних польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України, збільшилась на 17,6 %, іноземними авіакомпаніями – скоротилась на 19,9 %. Це зумовлено зменшенням транзитних потоків через закриття частини повітряного простору України над зоною проведення АТО та над тимчасово окупованим півостровом. Потрете, техногенного характеру, такі події, як катастрофа Боїнга 777 Малайзійських авіаліній [3].

У сучасних умовах стратегічний розвиток і тактичне функціонування авіаційно-транспортної системи багато в чому залежить від ОрПР, її функції не обмежуються лише завданнями ЦА, а охоплюють військову авіацію, обслуговування авіації загального призначення і безпілотних літальних апаратів. ОрПР складається з (УПР), управління потоками повітряного руху (АТФМ) та організації використання повітряного простору (ASM).

Організацію використання повітряного простору (ASM) України законодавець визначає в ст. 23 ПКУ [3] як комплекс заходів, який вживається для забезпечення безпечного, економічного та регулярного повітряного руху, а також будь-якої іншої діяльності, пов'язаної з викори-

станням повітряного простору України. До таких заходів слід віднести: 1) визначення структури та класифікації повітряного простору України; 2) планування та координацію діяльності з використання повітряного простору України відповідно до державних пріоритетів; 3) забезпечення дозвільного порядку використання повітряного простору України та/або забезпечення інформацією щодо використання повітряного простору України; 4) організацію повітряного руху, що включає: а) обслуговування повітряного руху; б) управління використанням повітряного простору України; в) організацію потоків повітряного руху; 5) забезпечення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України у певних районах; б) обслуговування аеронавігаційною інформацією; 7) аварійне сповіщення; 8) метеорологічне обслуговування; 9) забезпечення зв'язку, навігації, спостереження.

Державне регулювання використання повітряного простору України здійснюють у межах повноважень: 1) Міністерства інфраструктури України (центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту); 2) Державної авіаційної служби України (Державіаслужба України) (уповноважений орган з питань цивільної авіації), 3) Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (спеціалізовану експертну установу з розслідування авіаційних подій та фактів порушення порядку використання повітряного простору України), 4) ДП ОПР «Украерорух» у складі підрозділів: Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху (Украероцентр) [12], що є головним оперативним підрозділом системи; регіональні структурні підрозділи, до складу яких входять районні та допоміжні районні центри обслуговування повітряного руху; служба аеронавігаційної інформації; центр підвищення кваліфікації; лікарсько-льотна сертифікаційна комісія (ЛЛІСК); 5) відповідними підрозділами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного

руху, створеними на базі Украероруху згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 1999 р. № 1281 «Про створення об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України».

Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху забезпечує 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 обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну (ст. 28 ПКУ) [3]. Тому, правила використання повітряного простору та правила польотів у повітряному просторі України, розробляються спільно Державіаслужбою і Генеральним штабом Збройних Сил України та затверджуються спільно Міністерством інфраструктури та Міністерством оборони України (п. 2.3 Положення) [3].

Структура повітряного простору України розробляється та затверджується Державіаслужбою за погодженням з Генеральним штабом Збройних Сил України, а в разі потреби – із заінтересованими державними органами, підприємствами, установами, організаціями відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, документів Євроконтролю та вимог авіаційних правил України (ст. 25 ПКУ) [3].

Згідно із ст. 26 ПКУ [3] повітряний простір України, доступний для виконання польотів загального повітряного руху, поділяється на: 1) контрольований повітряний простір України обслуговування повітряного руху, в межах якого можуть надаватися в установленому порядку всі види обслуговування повітряного руху (диспетчерське, польотно-інформаційне, аварійне); 2) повітряний простір України поза межами контрольованого повітряного простору обслуговування повітряного руху, де в установленому порядку забезпечуються польотно-інформаційне та аварійне обслуговування.

Зауважимо, що повітряний простір України є єдиним, без розподілу за відомчою належністю, та доступним усім користувачам повітряного

простору України з рівними правами щодо його використання. Однак у разі виникнення необхідності використання повітряного простору України одночасно двома або більше користувачами першочергове право на його використання надається користувачам згідно з державними пріоритетами, які визначені в ст. 24 ПК [3].

Однією з важливих умов при організації використання повітряного простору є дозвольний порядок його використання та/або забезпечення інформацією щодо використання повітряного простору України. Дозволи на використання повітряного простору надаються органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху відповідно до порядку, визначеного Положенням про використання повітряного простору України.

Так, використання частини повітряного простору вимагає здійснення попереднього запиту та отримання дозволу на його використання є контрольований повітряний простір (класи від А до Е), повітряні траси, термінальні диспетчерські райони (ТМА), диспетчерські зони (CTR), заборонені зони, зони обмеження польотів, небезпечні зони, тимчасово зарезервовані повітряний простір, зони виконання спеціальних польотів, зони аеродромного руху (ATZ).

Порядок отримання дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України ПС, порядок контролю Державіаслужби України за виконанням вимог українськими та іноземними експлуатантами наданих дозволів під час здійснення міжнародних, внутрішніх та транзитних польотів в Україні визначений в Наказі Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, Міністерства оборони України від 28 листопада 2005 р. № 897/703 «Про затвердження Правил надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів».

Згідно із ст. 30 ПКУ [3] використання повітряного простору України або його окремої частини може бути частково або повністю заборонено Державіаслужбою та органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху відповідно до поряд-

ку, визначеного Положенням про використання повітряного простору України.

При організації повітряного руху обслуговування повітряного руху (ОПР) в районах польотної інформації, диспетчерських районах, диспетчерських зонах, у районах аеродромів цивільної авіації, на маршрутах ОПР здійснюється ДП ОПР «Украерорух» та відповідними підрозділами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, створеними на базі Украероруху. Перелік аеродромів цивільної авіації, де ОПР здійснюється Украерорухом, включається до Збірника аеронавігаційної інформації (AIP – Aeronautical Information Publication). За підсумками діяльності авіаційної галузі України за 2016 рік ДП ОПР «Украерорух» упродовж року обслуговано 214,3 тис. польотів проти 234,9 тисяч за 2015 рік. Кількість обслугованих польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України, збільшилась на 17,6 %, іноземними авіакомпаніями – скоротилась на 19,19 % [1].

Згідно з частиною 3 статті 23 ПКУ [3], порушенням порядку використання повітряного простору України вважаються дії або бездіяльність юридичних чи фізичних осіб, що призвели до порушення вимог законодавчих та інших нормативно-правових актів, які регулюють порядок використання повітряного простору України. Європейська організація з безпеки аеронавігації (Eurocontrol) дає більш чітке визначення терміну «порушення порядку використання повітряного простору» чи «несанкціонований виліт» (airspace infringement) – політ у визначеній частині повітряного простору без попереднього запиту та отримання дозволу на її використання від органу, відповідального за контроль у цій частині повітряного простору відповідно до міжнародного і національного законодавства.

Аналіз порушень порядку використання повітряного простору України у 2013-2016 роках, який здійснило Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (НБРЦА), Сектор аеронавігації та аеропортів разом із Сектором аналізу та попередження авіаційних подій, свід-

чить про 1941 порушення порядку використання повітряного простору України. Із них у 2013 р. – 35 порушень, у 2014 р. – 192, у 2015 р. – 34 та у 2016 р. – 106. У зв'язку з агресією з боку Російської Федерації, кількість порушень порядку використання повітряного простору у 2014-2016 роках виросла у десятки і сотні разів. Лише у березні 2014 року НБРЦА 43 рази зверталося до Федеральної агенції повітряного транспорту Російської Федерації (РФ) щодо систематичних порушень повітряного простору України російськими літаками. Порушуючи акти міжнародного права та двосторонні договори між Україною і Росією, РФ створила загрозу для безпеки міжнародної аеронавігації та умови для виникнення авіаційних подій та інцидентів [13].

Висновки. Організаційні засади використання повітряного простору визначаються державною політикою у сфері авіації та значною мірою залежатимуть від розвитку ринку авіаційних перевезень в Україні. Важливим стратегічним напрямком залишається удосконалення нормативно-правової бази в частині приведення її у відповідність із сучасними міжнародними вимогами, що формуються з боку ЄС та міжнародних організацій. На сьогодні актуальним питанням для України в галузі авіації стоїть підписання угоди про спільний авіаційний простір (САП – двостороння угода між Євросоюзом і третіми країнами) для встановлення спільних стандартів безпеки та лібералізації ринкових відносин у сфері авіації. По суті САП – це зона вільної торгівлі для авіації, що в подальшому забезпечить взаємний доступ на ринки авіаційної галузі: ринок авіаційних перевезень, виробництва та обслуговування авіаційної техніки, навчання авіаційних фахівців тощо на рівних умовах для всіх країн-членів САП.

Враховуючи міжнародний характер повітряного руху та зниження показників кількості обслугованих польотів, виконаних літаками та вертольотами іноземних авіакомпаній, свідчить про необхідність підвищення рівня обслуговування та підвищення безпеки польотів відповідно до вимог ІКАО, Євроконтролю та концепції CNS/ATM. Створення сприятливих умов для залучення нових авіаперевізників та

запровадження новітніх технологій та міжнародних стандартів якості щодо надання послуг з авіаційних перевезень дозволить збільшити обсяг перевезень пасажирів і вантажів, у тому числі й транзитних.

Література

1. *Офіційний сайт Державної авіаційної служби України.* Державна статистична звітність. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2016 рік. – К.: Державіаслужба України, 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/11308.pdf>

2. *Стратегічний план розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року:* Наказ Міністерства інфраструктури України 21 грудня 2015 р. № 546 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/files20546.pdf>

3. *Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/>

4. *Положення про використання повітряного простору України:* Постанова Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401 (зі змінами та допов. станом на 06.05.2005) // Офіційний вісник України (ОВУ). – 2002. – № 14. – С. 85-113.

5. *Правила польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України:* затв. наказом Міністерства інфраструктури України від 28 жовтня 2011 р. № 478 // ОВУ. – 2011. – № 95. – С. 129, Ст. 3471.

6. *Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України:* затв. наказом Міністерства транспорту України від 16 квітня 2003 р. № 293 (зі змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства транспорту від 31 січня 2004 р. № 62 та наказом Міністерства інфраструктури від 28 жовтня 2011 р. № 478) // ОВУ. – 2003. – № 20. – С. 486.

7. *Правила обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України:* затв. наказом Міністерства транспорту України від 23 червня

2010 р. № 383 // ОВУ. – 2010. – № 84. – С. 235-262.

8. *Правила ешелонування під час обслуговування повітряного руху*: затв. наказом Міністерства транспорту України від 29 вересня 2010 р. № 714 // ОВУ. – 2010. – № 89 – С. 38-103.

9. *Правила обслуговування повітряного руху з використанням систем спостереження*: затв. наказом Міністерства інфраструктури України від 7 листопада 2011 р. № 521 // ОВУ. – 2011. – № 96. – С. 194.

10. *Про затвердження Авіаційних правил України «Правила організації потоків повітряного руху»*: наказ Державної авіаційної служби України від 20 липня 2016 р. № 567 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1354-16>

11. *Doc 9750-AN/963*. Глобальний аеронавігаційний план на 2013-2028 гг. – Монреаль: ИКАО, 2013. – 147 с.

12. *Положення про Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху*: затв. наказом Міністерства інфраструктури України, Міністерства оборони України від 7 липня 2016 р. № 232/348 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://minjust.gov.ua/ua/48565>

13. *Аналіз порушень порядку використання повітряного простору України у 2013-2016 рр.* (НБРЦА) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/PPVPP_2013-2016.pdf

References

1. *Oficijnyj sajt Derzhavnoi' aviacijnoi' sluzhby Ukrainy*. Derzhavna statystychna zvitnist'. Pidsumky dijal'nosti aviacijnoi' galuzi Ukrainy za 2016 rik. – К.: Derzhaviasluzhba Ukrainy, 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/11308.pdf>

2. *Strategichnyj plan rozvytku aviacijnogo transportu na period do 2020 roku*: Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy 21 grudnja 2015 r. № 546 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/files20546.pdf>

3. *Povitrjanyj kodeks Ukrainy vid 19 travnja 2011 r.* № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/>

4. *Polozhennja pro vykorystannja povitrjanogo prostoru Ukrainy*: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 29 bereznja 2002 p. № 401 (zi zmin. ta dopov. na 06.05.2005) // Oficijnyj visnyk Ukrainy (OVU). – 2002. – № 14. – С. 85-113.

5. *Pravyla pol'otiv cyvil'nyh povitrjanyh suden u povitrjanomu prostori Ukrainy*: zatv. nakazom Ministerstva infrastruktury Ukrainy vid 28 zhovtnja 2011 r. № 478 // OVU. – 2011. – № 95. – С. 129, St. 3471.

6. *Pravyla pol'otiv povitrjanyh suden ta obslugovuvannja povitrjanogo ruhu v klasyfikovanomu povitrjanomu prostori Ukrainy*: zatv. nakazom Ministerstva transportu Ukrainy vid 16 kvitnja 2003 r. № 293 (zi zmin., vnes. zgidno z nakazom Ministerstva transportu vid 31 sichnja 2004 r. № 62 ta nakazom Ministerstva infrastruktury vid 28 zhovtnja 2011 r. № 478) // OVU. – 2003. – № 20. – С. 486.

7. *Pravyla obslugovuvannja povitrjanogo ruhu na cyvil'nyh aerodromah Ukrainy*: zatv. nakazom Ministerstva transportu Ukrainy vid 23 chervnja 2010 r. № 383 // OVU. – 2010. – № 84. – С. 235-262.

8. *Pravyla eshelonuvannja pid chas obslugovuvannja povitrjanogo ruhu*: zatv. nakazom Ministerstva transportu Ukrainy vid 29 veresnja 2010 r. № 714 // OVU. – 2010. – № 89 – С. 38-103.

9. *Pravyla obslugovuvannja povitrjanogo ruhu z vykorystannjam system sposterezhennja*: zatv. nakazom Ministerstva infrastruktury Ukrainy vid 7 lystopada 2011 r. № 521 // OVU. – 2011. – № 96. – С. 194.

10. *Pro zatverdzhennja Aviacijnyh pravyl Ukrainy «Pravyla organizacii' potokiv povitrjanogo ruhu»*: nakaz Derzhavnoi' aviacijnoi' sluzhby Ukrainy vid 20 lypnja 2016 r. № 567 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1354-16>

11. *Doc 9750-AN/963*. Global'nyj aeronavigacionnyj plan na 2013-2028 gg. – Monreal': ИКАО, 2013. – 147 с.

12. *Polozhennja pro Ukrain's'kyj centr planuvannja vykorystannja povitrjanogo prostoru*

Ukrai'ny ta reguljuvannja povitranogo ruhu: zatv. nakazom Ministerstva infrastruktury Ukrai'ny, Ministerstva oborony Ukrai'ny vid 7 lypnja 2016 r. № 232/348 [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <https://minjust.gov.ua/ua/48565>

(NBRCA) [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/PPVPP_2013-2016.pdf

13. *Analiz porushen' porjadku vykorystannja povitranogo prostoru Ukrai'ny u 2013-2016 rr.*