

І. В. Поліщук,

старший викладач

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3518-7106>

А. В. Гурин,

здобувачка вищої освіти другого (магістерського) рівня

ЦІЛІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ: МІЖНАРОДНИЙ ТА НАЦІОНАЛЬНИЙ РІВЕНЬ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Національний авіаційний університет

проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна

E-mails: inna.polishchuk@npp.nau.edu.ua, 5715598@stud.nau.edu.ua

Мета: стаття присвячена визначенню та аналізу цілей сталого розвитку у сфері безпеки авіаційного транспорту в контексті міжнародного та національного рівня його правового регулювання. **Методи дослідження:** в дослідженні застосовано ряд загальнонаукових та спеціальних юридичних методів пізнання: діалектичний, системно-структурного аналізу, компаративний, прогностичний, формально-логічний та формально-юридичний. **Результати:** обґрунтовано, що прийняття цілей сталого розвитку для авіатранспортної галузі стало початком формування нових зрушень на тлі глобальних стратегій, наслідком яких є очікувані зміни пріоритетів розвитку та підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту, зміни та створення нових механізмів міждержавної та міжгалузевої взаємодії, зміни пріоритетів міжнародної та національної політики. Визначено, що безпека авіаційного транспорту безпосередньо залежить від його економічного та технологічного розвитку, авіаційної інфраструктури, інформаційної та екологічної складових, тобто вона є складовою системи сталого розвитку авіаційного транспорту та потребує постійного вдосконалення нормативно – правового регулювання її забезпечення. **Обговорення:** дослідження та вирішення проблемних аспектів удосконалення міжнародної та національної політики забезпечення безпеки авіаційного транспорту; удосконалення механізмів міжнародного та національного нормативно-правового регулювання у сфері сталого розвитку та безпеки авіаційного транспорту з урахуванням існуючих та можливих викликів та загроз; запровадження дієвих інструментів управління безпекою авіаційного транспорту та його розвитку.

Ключові слова: авіаційний транспорт; безпека авіаційного транспорту; цілі сталого розвитку; глобальні тенденції розвитку авіаційного транспорту; стратегії ІКАО; забезпечення безпеки польотів; управління безпекою авіаційного транспорту.

Постановка проблеми та її актуальність. У сучасних умовах глобальних трансформацій та інтеграційних процесів надзвичайно актуальними постають питання аналізу сучасного стану забезпечення безпеки цивільної авіації. Безпека авіації є важливою складовою міжнародної безпеки, «складовою загальної концепції національної безпеки, безпеки суспільства, включаючи

безпеку на авіаційному транспорті від зовнішніх та внутрішніх загроз» [8, с. 83]. У цьому контексті саме безпека авіаційного транспорту вбачається чи не найголовнішим стратегічним завданням, оскільки «від його вирішення залежить не лише збереження життя та здоров'я людей, майна, але і забезпечення економічної стабільності, соціальних стандартів та екологіч-

ної безпеки» [20, с. 8]. Значення авіаційного транспорту у світовому просторі постійно зростає, чому сприяє технологічний розвиток та новітні розробки в галузі авіації, глобалізація та все тісніші економічні та культурні зв'язки між різними країнами світу [1]. «Початок ХХІ ст., з одного боку, ознаменував черговий віраж агресивного розвитку цивілізації, а з іншого – збігся з початком створення випереджального соціально – економічного безпечного суспільства, на тлі якого відбувається активізація процесів управління безпекою» [8, с. 83]. Розвиток економічних механізмів спровокував, а світова економічна криза та політичні процеси «активізували потребу у вирішенні проблем щодо забезпечення безпеки авіаційного транспорту» [8, с. 84].

Удосконаленню інструментарію глобального забезпечення сталого розвитку безпеки міжнародної спільноти присвячено системну діяльність Організації Об'єднаних Націй, Генеральною Асамблеєю якої 25 вересня 2015 року були проголошені Цілі сталого розвитку до 2030 року [13] – «офіційна декларація, яка прийнята членами цієї міжнародної організації в якості глобального плану дій для досягнення стійкості у всіх країнах» [12, с. 209]. Підтримуючи проголошені резолюцією ООН глобальні цілі сталого розвитку, Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) для взаємодії і спрямування світової авіаційної галузі на шлях сталого розвитку наголосила на необхідності зміни глобального підходу і до проблеми безпеки авіаційного транспорту. Були розроблені нові стратегії та стандарти ІКАО щодо постійного вдосконалення безпеки авіаційного транспорту, які постійно оновлюються у межах 19 додатків до Чиказької конвенції 1944 р. Адже «позитивні зміни у світовій авіатранспортній галузі постійно супроводжуються низкою негативних наслідків, масштаби та значущість яких дають підстави оцінювати їх як стратегічні виклики національного, регіонального і навіть континентального масштабу» [12, с. 280]. Це зумовлює необхідність не тільки оновлення правової регламентації, а й постійної актуалізації наукових досліджень проблем удосконалення безпекових питань авіаційного транспорту як на міжнародному рі-

вні, так і на національному, оскільки Україна, як і багато інших держав, узяла на себе зобов'язання щодо реалізації глобальних цілей сталого розвитку з огляду на національні особливості та враховуючи національні стратегії, концепції та пріоритети.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Основою дослідження є теоретичні положення та міжнародні і національні нормативні акти, міжнародні стандарти і практичні рекомендації моделі сталого розвитку у сфері безпеки авіаційного транспорту. Проблемам теоретичного дослідження регулювання безпекових питань авіаційного транспорту присвячено чимало праць зарубіжних та вітчизняних вчених, серед них М.Баймуратов, Ю.Бондар, Д.Бугайко, А.Верещагін, Ю.Волюшин, О.Григоров, О.Гудалюк, Г.Дорано, Ю.Крихіна, Ю.Малєєв, Н.Полянська, І.Устинова, А.Філіппов, Г.Халімова та інші. Проблеми сталого розвитку у сфері безпеки авіаційного транспорту досліджувалися в працях Дж.Бругліна, Ю.Бондаря, Д.Бугайка, О.Гудалюка, Г.Дейлі, А.Коваленка, В.Ляшенка, О.Новікової, Дж.Саймона, І.Устинової, Ю.Харазішвілі, Л.Чулінди та інших вчених. Проте, наразі недостатньо дослідженим як у зарубіжній, так і в українській науковій літературі залишається: комплексний підхід до питання узгодження міжнародного та національного рівнів правового регулювання забезпечення безпеки авіаційного транспорту в контексті реалізації цілей сталого розвитку міжнародної цивільної авіації; обґрунтування впливу глобальних сучасних викликів та ризиків на трансформацію міжнародної та національної політики у сфері безпеки авіаційного транспорту та забезпечення його сталого розвитку; стратегічне бачення та інструментарії управління безпекою сталого розвитку авіаційного транспорту, тощо.

Метою статті є аналіз цілей сталого розвитку у сфері безпеки авіаційного транспорту в контексті міжнародного та національного рівнів їх правового регулювання, включаючи аспекти імплементації міжнародних угод України щодо виконання внутрішньодержавних процедур у цій сфері.

Виклад основного матеріалу дослідження. Авіатранспортна галузь є однією з найважливіших складових соціально – економічної си-

стеми будь-якої країни, одним з найважливіших пріоритетів у глобальному міждержавному співробітництві. Адже авіаційний транспорт, здійснюючи перевезення людей та вантажів, «забезпечує розвиток зв'язків не тільки між підприємствами, галузями господарства, регіонами, а й між країнами світу» [12, с. 120]. В умовах глобалізації авіаційний транспорт виступає одним із важелів інтеграційних процесів, зворотною стороною яких, на думку Ю. Крихтіної, є «конкурентна боротьба між державами за домінування на світовому ринку надання транспортних послуг, де конкурентні переваги залежать від відповідності безпековим критеріям» [12, с. 120].

Опосередковано авіаційний транспорт впливає і на усі складові національної безпеки – зовнішньоекономічну, екологічну, інформаційну, науково – технічну та інші. «З позиції безпекознавства «безпека» розглядається як безліч елементів, взаємозв'язок яких обумовлює властивості цілісності системи» [8, с. 83]. Саме система безпеки є основною глобальною тенденцією розвитку авіаційного транспорту, яка, в свою чергу, зумовлює глобалізацію трансконтинентальних авіаційних процесів в рамках потужних світових альянсів. Підтримуючи проголошені резолюцією ООН глобальні цілі сталого розвитку на період до 2030 року, Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), стратегічними цілями якої є створення єдиної глобальної системи забезпечення безпеки авіаційного транспорту, безпеки польотів, авіаційної, екологічної та інформаційної безпеки, наголошує на необхідності зміни глобального підходу до вирішення проблеми безпеки авіаційного транспорту. У прийнятому у 2013 році новому додатку до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. – Додатку 19 «Управління безпекою польотів» було запропоновано нове визначення безпеки авіаційного транспорту як «такого стану авіатранспортної системи, при якому ризик знижується до прийнятного рівня внаслідок безперервного процесу визначення загрози й управління ризиком та утримується на цьому рівні або знижується далі» [11].

Розглядаючи авіатранспортну систему з точки зору безпеки, доречно погодитися з думкою

О. Гуцулюка та Ю. Бондаря, які зазначають, що «авіатранспортна система є системою відкритого типу, на яку впливає широкий спектр технічних, природних, людських та економічних небезпек. Кожна небезпека спричиняє створення певних ризиків» [8, с. 87]. Тому головним пріоритетом розвитку галузі є питання забезпечення безпеки авіаційного транспорту від можливих загроз і ризиків (як прогнозованих так і непередбачуваних) на шляху до його сталого розвитку. Нині для авіаційного транспорту існує ціла низка загроз як зовнішнього, так і внутрішнього характеру. Так, до зовнішніх загроз і дестабілюючих чинників відносять несприятливі політичні зміни, макроекономічні потрясіння, тероризм, діяльність криміналітету, промислове шпигунство, корумпованість посадових осіб тощо. До внутрішніх загроз та ризиків безпеці відносять «дії або бездіяльність співробітників підприємств авіаційного транспорту, що суперечать інтересам його діяльності» [8, с. 85], які, в свою чергу, призводять до завдання економічних збитків, порушення встановленого режиму збереження інформації, використання технічних засобів, тощо. Разом з тим, на думку О. Резнікової, «значне занепокоєння спричиняють загрози гібридного типу, які особливо складно виявити» [19, с. 7], до таких загроз відносять торгівельні війни, інформаційні війни, дезінформацію, енергетичний тиск, ядерний шантаж тощо, а протидія цим загрозам потребує значних фінансових, технічних і людських ресурсів, обсяг яких є обмеженим у більшості держав. За таких умов застосування нової Стратегії безпеки цивільної авіації ІКАО є надзвичайно ефективним інструментом для забезпечення прийнятного рівня безпеки та сталого розвитку авіаційного транспорту. Згідно Стратегії, підхід до забезпечення такої безпеки ґрунтується на трьох елементах: 1) політичних цілях державної влади; 2) інтегрованому наборі правил і заходів, спрямованих на підвищення рівня безпеки (який відповідає глобальним цілям безпеки авіації, розробленим ІКАО); 3) стратегічному управлінні безпекою авіаційного транспорту. Відповідно до Стратегії ІКАО реалізація системи забезпечення безпеки цивільної авіації «відбувається на трьох ієрархічних рівнях – глоба-

льному, регіональному та національному» [3, с. 167].

Одним із ефективних інструментів реалізації стратегічних цілей ІКАО на глобальному рівні забезпечення безпеки авіації є Глобальний план забезпечення безпеки польотів та Глобальний аеронавігаційний план – «директивні документи високого рівня, які координують міжнародні, регіональні та національні ініціативи щодо системного розвитку міжнародної цивільної авіації» [20, с. 28]. Безпека польотів є пріоритетом цивільної авіації. ІКАО визнає той факт, що її стратегія у сфері безпеки польотів повинна розвиватися та забезпечувати сталу ефективність в постійно змінних регулятивних глобалізаційних процесах, економічних та технічних умовах. Тому Глобальний план забезпечення безпеки польотів є глобальною стратегією дій, спрямованих на безперервне удосконалення забезпечення безпеки авіаційного транспорту. Його ціль – це досягнення зменшення кількості загиблих в авіаційних подіях та катастрофах, концептуально до 2030 року вбачається досягнути цілі щодо зведення такої кількості загиблих до нуля, що відповідає Глобальним цілям сталого розвитку на період до 2030 року. В Глобальному плані видання 2023-2025 рр. містяться ключові положення попереднього видання (2020-2022 рр.), такі як шість цілей та п'ять глобальних категорій, підвищені ризики та загрози. Разом з тим План включає нові задачі та доповнення, отримані в ході Конференції високого рівня по COVID-19. Завдання даного плану полягає «в постійному підвищенні рівня ефективності та здатності швидкого відновлення безпеки польотів в міжнародному масштабі шляхом створення системи, в рамках якої здійснюється співробітництво держав. Для цього в ньому визначені такі цілі:

- Ціль 1 – забезпечення зниження експлуатаційних ризиків для безпеки польотів;

- Ціль 2 – підвищення потенціалу держав у сфері контролю за забезпеченням безпеки польотів (ЗБП);

- Ціль 3 – запровадження ефективних державних програм ЗБП;

- Ціль 4 – активізація співробітництва держав на регіональному рівні з метою ЗБП;

- Ціль 5 – розширення використання галузевих програм та мережевих інструментів обміну інформацією у сфері ЗБП;

- Ціль 6 – звертає увагу на те, що для ЗБП необхідна належна інфраструктура» [4, с. 5-6].

Таким чином, Глобальний план сприяє ефективному впровадженню державних програм забезпечення безпеки польотів, а його реалізація ґрунтується на оцінці ризиків управління безпекою польотів, а також координованого підходу до співробітництва між державами, регіонами та галуззю. Саме це складає системний підхід, в рамках якого розробляються та реалізуються регіональні та національні плани забезпечення безпеки польотів.

Як зазначає А. Полянська, «забезпечення безпеки авіаційного транспорту слід розглядати як комплексне питання, яке включає забезпечення безпеки польотів, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, екологічну безпеку, економічну та інформаційну безпеку» [14, с. 191]. Безпека польотів – це те, чого очікує суспільство від авіаційного транспорту. Проте, безпека авіаційного транспорту неможлива без дотримання екологічної, економічної та інформаційної складової безпеки. «Високі темпи зростання пасажиро- та вантажопотоку у авіаційній галузі ставлять відповідні цілі щодо узгодження сталого розвитку авіаційного транспорту із факторами екологічної безпеки на глобальному, національному та місцевому рівнях» [5, с. 64]. Але, зважаючи на те, що «особливістю авіаційної галузі є її міжнародна спрямованість, неможливо визначити національну приналежність, наприклад, тих чи інших викидів шкідливих речовин з відпрацьованими газами авіаційних двигунів, бо маршрути можуть пролягати через декілька країн, літаки та авіакомпанії можуть бути зареєстровані в різних країнах» [5, с. 64]. Тому вважаємо, що регулювання екологічної складової авіаційного транспорту має відбуватися на міжнародному рівні. Так з метою створення єдиного міжнародного підходу до нормування викидів забруднюючих речовин, ІКАО «було введено поняття злітно – посадкового циклу, який включає всі операції літака з моменту запуску двигунів до набору висоти 1000 м, а також з моменту заходу на посадку з висоти

1000 м до зупинки двигуна після посадки; визначено фактори екологічної безпеки, які слід враховувати під час будівництва нових або розширення існуючих аеропортів у безпосередній близькості від населених пунктів» [10, с. 7]. Згідно вимог ІКАО, всі держави – члени ІКАО, зобов'язані здійснювати функції моніторингу, звітності та верифікації емісії вуглецю від повітряних суден щороку з 2019 року.

Говорячи про інформаційну безпеку, не можна не зауважити, що сучасний авіатранспорт стає все більш цифровизованим, що створює певні переваги, але, разом з тим, зумовлює велику кількість нових загроз та, відповідно, потребу в захисті критично важливих інформаційних і комунікаційних технологій та даних. «Цифрування авіаційних систем підвищує вразливість для кібератак, які можуть вплинути на всю систему і поставити під загрозу безпеку польотів» [9, с. 6]. Тому тут необхідною є розробка та вдосконалення програм та засобів для захисту авіаційних систем, забезпечення кібербезпеки в усіх сферах авіаційної галузі, забезпечення її стійкості до кібератак. Після трагічних випадків з рейсом МН 17 Малайзійських авіаліній та рейсом PS 752 Міжнародних авіаліній України ІКАО вироблена чітка позиція про те, що держави повинні ділитися своєю інформацією про можливі ризики і загрози в зонах конфлікту. Так Європейська організація EASA «за співпраці з уповноваженими органами європейських держав створили систему інформування про існуючі загрози та ризики в конфліктних зонах з метою об'єднання наявних джерел розвідувальної інформації і можливостей щодо проведення оцінки ризиків в зонах конфлікту для своєчасної публікації відповідної інформації та рекомендацій» [9, с. 7]. Таке інформування дає загальну картину ризиків на європейському (регіональному) рівні. У 2022 р. ІКАО здійснило третє розширене видання Керівництва з оцінки ризиків для польотів цивільних повітряних суден над або поблизу зон конфлікту, яке містить поради для держав і операторів щодо ризиків від балістичних ракет, ракет «земля-повітря», «земля-поверхня», «повітря-повітря», а також вказівки щодо необхідності закриття повітряного простору над зоною конфлікту.

Стратегічні цілі у сфері безпеки авіаційного транспорту реалізуються і на національному рівні країн – членів ІКАО, до яких з першого року незалежності входить Україна. Підтримуючи проголошені резолюцією ООН глобальні цілі сталого розвитку до 2030 року та з метою забезпечення національних інтересів України щодо сталого розвитку економіки, громадянського суспільства і держави, було видано Указ Президента України «Про цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» [18]. Зазначені в Указі цілі стали цільовими орієнтирами для «розроблення відповідних проєктів та програмних документів, нормативно – правових актів щодо забезпечення збалансованості економічного, соціального, екологічного та безпекового розвитку України» [18], а також її авіаційної галузі. Основні напрями та пріоритети розвитку національного авіаційного транспорту визначені у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [17], серед яких і підвищення рівня його безпеки. Зазначено, що для сталого розвитку авіатранспорту необхідно «створити законодавчо визначені умови, що стимулюють надходження інвестицій; підвищити інвестиційну привабливість галузі шляхом забезпечення розвитку відповідного конкурентного середовища; створити умови для подальшої економічної та технологічної інтеграції авіатранспортного комплексу в глобальний транспортний ринок» [17]. Окрім того, з тією ж метою, на думку Ю. Крихтіної, «в сучасних умовах необхідним є впровадження нових принципів, механізмів та інструментів формування та реалізації державної політики розвитку авіатранспортної галузі» [12, с. 161]. Згідно з положеннями Додатка 19 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. на національному рівні стратегічне управління безпекою авіації реалізується в межах Державної програми безпеки авіації [11]. В Україні реалізація державної політики у сфері безпеки авіаційного транспорту здійснюється відповідно до прийнятих Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації [15] та Державної програми з безпеки польотів у галузі цивільної авіації [16], структура яких відповідає вимогам ІКАО та які враховують вимоги Ради Безпеки ООН про спрямуван-

ня спільних зусиль на запобігання і припинення терористичних актів; стандарти та рекомендовану практику ІКАО. Саме спільні зусилля та міжнародне партнерство є найважливішим у забезпеченні безпеки. Так 12 жовтня 2021 р. була підписана Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір, яка «передбачає імплементацію в національне законодавство стандартів та вимог ЄС і щодо авіаційної безпеки» [7, с. 3]. «Запропоноване Угодою партнерство здатне підтримувати фінансову політику та окреслені цілі у створенні безпеки у сфері авіації» [6, с. 335], що також створює передумови для якнайшвидшого поствоєнного відновлення галузі в Україні. Партнерство України з іншими зарубіжними країнами позитивно впливає на впровадження пріоритетів цивільної авіації для досягнення Цілей сталого розвитку, а «партнерство між усіма суб'єктами авіаційної діяльності, такими, як аеропорти, авіакомпанії, управління повітряним рухом, виробництва та постачання, – стимулює розвиток цивільної авіації» [21, с. 124].

Висновки. Отже, «прийняття цілей сталого розвитку для авіатранспортної галузі стало моментом початку формування нових зрушень на тлі глобальної стратегії» [6, с. 330], наслідком яких є очікувані зміни пріоритетів розвитку та підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту, зміни та створення нових механізмів міждержавної та міжгалузевої взаємодії, зміни пріоритетів міжнародної та національної політики. Визначено, що безпека авіаційного транспорту «безпосередньо залежить від його економічного та технологічного розвитку, авіаційної інфраструктури, інформаційної та екологічної складових, тобто вона є складовою системи сталого розвитку авіаційного транспорту» [20, с. 49]. Разом з тим, аналіз сучасного рівня безпеки авіаційного транспорту свідчить про наявність негативних тенденцій і неповну відповідність пріоритетам сталого розвитку, які декларуються стратегічними документами на міжнародному та національному рівнях.

На сьогодні потребує науково – теоретичного осмислення ряд проблемних аспектів удосконалення міжнародної та національної політики за-

безпечення безпеки польотів, зокрема, «порядку розслідування авіаційних подій, безпеки польотів на аеродромах, визначення оптимальних напрямків удосконалення системи медичного забезпечення польотів» [14, с. 193], удосконалення системи підтримання льотної придатності та модернізації парку повітряних суден, впровадження нових інноваційних технологій, тощо. Вважаємо, що перспективними рішеннями на національному рівні, які забезпечать приєднання авіатранспортної системи до європейської та світової, мають стати удосконалення механізмів нормативно-правового регулювання у сфері сталого розвитку та безпеки авіаційного транспорту, запровадження дієвих інструментів управління його безпекою. Для ефективної реалізації цілей сталого розвитку у сфері безпеки авіаційного транспорту на національному рівні «доцільно взяти за основу принципи міжнародної авіатранспортної політики, прийняті у Європейському Співтоваристві, які включають: політичні аспекти, соціальний прогрес, комерційні аспекти, організацію перевезень, розвиток інфраструктури і сервісу, лібералізацію і гармонізацію авіатранспортного ринку» [12, с. 136], технічні та технологічні проблеми, екологічну та інформаційну безпеку, тощо. Це, безумовно, сприятиме подоланню можливих та прогнозованих загроз та ризиків та стане своєрідним драйвером сталого розвитку безпечного авіаційного транспорту.

Література

1. Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 року: проєкт розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 трав. 2019 р. URL: <https://mtu.gov.ua/projects/view.php?P=223>.
2. Бондар О., Трішичева А. Повітряні перспективи України. *Юридична газета*. 21 бер. 2017 р. № 13 (363). URL: <https://www.yur-gazeta.com/>
3. Бугайко Д.О., Харазішвілі Ю.М. Теоретичні засади стратегічного управління безпекою авіаційної галузі у контексті забезпечення сталого розвитку національної економіки. *Вісник економічної науки України*. 2020. № 1 (38). С. 166-175.

4. Глобальний план забезпечення безпеки польотів. 2023–2025. Doc 10004 (ICAO). URL: https://www.icao.int/safety/GASP/Documents/10004_ru.pdf

5. Грінченко Ю.Л. Напрями вдосконалення державної політики розвитку авіаційної галузі. *Агросвіт*. 2020. № 6. С. 59-68.

6. Гурина Г., Кириленко О., Разумова К., Новак В. Економіко-екологічні актуалітети експортного потенціалу підприємств авіаційного комплексу України. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики*. 2022. Том 6 (47). С. 328-340. DOI: <https://doi.org/10.55643/fcaptr.5.46.2022.3832>

7. Гусар О., Чулінда Л. Правове регулювання спільного авіаційного простору: проблеми імплементації. *International Science Journal of Jurisprudence & Philosophy*. Vol. 2, No. 4, 2023, pp. 1-8. DOI: [10.46299/j.isjpp.2023-204.01](https://doi.org/10.46299/j.isjpp.2023-204.01).

8. Гуцалюк О.М., Бондар Ю.А. Безпековий менеджмент авіаційного транспорту в контексті сталого розвитку національної економіки. *Управління економікою: теорія та практика*: зб. наук. пр. Київ: ІСП НАНУ, 2020. С. 82-94.

9. Звіт з безпеки польотів за 2021 рік (Safety Report). Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2022/12.pdf>

10. Звіт про стратегічну екологічну оцінку проекту Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31018.html>

11. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Doc 7300), підписана у м. Чикаго 7 груд. 1944 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text

12. Крихтіна Ю.О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика: монографія. Харків: Діса плюс, 2022. 336 с.

13. Перетворення нашого світу: порядок денний в галузі сталого розвитку на період до 2030 року: Резолюція 70/1, прийнята Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй 25 вер. 2015 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU15167>

14. Полянська А.Є. Державне забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної

авіації. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2021. Серія «Право». Випуск 68. С. 190-194.

15. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 бер. 2017 р. № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>

16. Про схвалення Державної програми з безпеки польотів: розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 чер. 2021 р. № 656-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/656-2021-%D1%80#Text>

17. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

18. Про цілі сталого розвитку України на період до 2030 року: Указ Президента України від 30 вер. 2019 р. № 722/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text>

19. Резнікова О.О. Національна стійкість в умовах мінливого безпекового середовища: монографія. Київ: НІСД, 2022. 532 с. DOI: <https://doi.org/10.53679/NISS-book.2022.01>

20. Харазішвілі Ю.М., Бугайко Д.О., Ляшенко В.І. Сталий розвиток авіаційного транспорту України: стратегічні сценарії та інституційний супровід: монографія/ за ред. Ю.М. Харазішвілі; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. Київ, 2022. 276 с.

21. Чулінда Л.І. Цілі сталого розвитку: переваги цивільної авіації. *Krakowskie Studia Malopolske*. 2022. № 2 (34). С. 113-133.

References

1. Aviatsiyna transportna stratehiya Ukrainy na period do 2030 roku: proyekt rozporядzhennya KМУ vid 14.05.2019 r. URL: <https://mtu.gov.ua/projects/view.php?P=223>.

2. Bondar O., Trishycheva A. Povitryani perspektyvy Ukrainy. *Yurydychna hazeta*. 21 ber. 2017 r. № 13 (363). URL: <https://www.yur-gazeta.com/>

3. Buhayko D.O., Kharazishvili Yu.M. Teoretychni zasady stratehichnoho upravlinnya bezpekoyu aviatsiynoyi haluzi u konteksti zabezpechennya staloho rozvytku natsionalnoyi

ekonomiky. *Visnyk ekonomichnoyi nauky Ukrainy*. 2020. № 1 (38). S. 166-175.

4. Hlobalnyy plan zabezpechennya bezpeky polotiv. 2023–2025. Doc 10004 (ISAO). URL: https://www.icao.int/safety/GASP/Documents/10004_ru.pdf

5. Hrinchenko Yu.L. Napryamy vdoskonalennya derzhavnoyi polityky rozvytku aviatsiyanoi haluzi. *Ahrosvit*. 2020. № 6. S. 59-68.

6. Hurina H., Kyrylenko O., Razumova K., Novak V. Ekonomiko-ekolohichni aktualitety ek-sportnoho potentsialu pidpryyemstv aviatsiynoho kompleksu Ukrainy. *Finansovo-kredytna diyalnist: problemy teorii ta praktyky*. 2022. Tom 6 (47). S. 328-340.

7. Husar O., Chulinda L. Pravove rehulyuvannya spilnoho aviatsiynoho prostoru: problemy implementatsiyi. *International Science Journal of Jurisprudence & Philosophy*. Vol. 2, No. 4, 2023, pp. 1-8. DOI: 10.46299/j.isjpp.2023-204.01.

8. Hutsalyuk O.M., Bondar Yu.A. Bezpekovyy menedzhment aviatsiynoho transportu v konteksti staloho rozvytku natsionalnoyi ekonomiky. *Upravlinnya ekonomikoyu: teoriya ta praktyka: zb. nauk. pr.* Kyiv: IYEP NANU, 2020. S. 82-94.

9. Zvit z bezpeky polotiv za 2021 rik (Safety Report). Derzhavna aviatsiyna sluzhba Ukrainy. URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2022/12.pdf>

10. Zvit pro stratehichnu ekolohichnu otsinku proyektu Aviatsiyanoi transportnoyi stratehiyi Ukrainy na period do 2030 roku. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31018.html>

11. Konventsiya pro mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiyu (Doc 7300), pidpysana u m. Chykaho 7 hrudnya 1944 r. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text

12. Krykhtina Yu.O. Derzhavna polityka rozvytku transportnoyi haluzi Ukrainy: teoriya, metodolohiya, praktyka: monohrafiya. Kharkiv: Disa plus, 2022. 336 s.

13. Peretvorennya nashoho svitu: Poryadok dennyy v haluzi staloho rozvytku na period do 2030 roku: Rezolyutsiya 70/1, pryynyata Heneralnoyu Asambleyeyu Orhanizatsiyi Obyednanykh Natsiy 25.09.2015 r. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU15167>

14. Polyanska A.Ye. Derzhavne zabezpechennya bezpeky polotiv povitryanykh suden tsyvilnoyi aviatsiyi. *Naukovyy visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu*. 2021. Seriya «Pravo». Vypusk 68. S. 190-194.

15. Pro Derzhavnu prohramu aviatsiyanoi bezpeky tsyvilnoyi aviatsiyi: Zakon Ukrainy vid 21.03.2017 r. № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>

16. Pro skhvalennya Derzhavnoyi prohramy z bezpeky polotiv: rozporядzhennya KМУ vid 16.06.2021 r. № 656-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/656-2021-%D1%80#Text>

17. Pro skhvalennya Natsionalnoyi transportnoyi stratehiyi Ukrainy na period do 2030 roku: rozporядzhennya KМУ vid 30 trav. 2018 r. № 430-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

18. Pro tsili staloho rozvytku Ukrainy na period do 2030 roku: Ukaz Prezydenta Ukrainy vid 30.09.2019 r. № 722/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text>

19. Reznikova O.O. Natsionalna stiykist v umovakh minlyvoho bezpekovooho seredovyscha: monohrafiya. Kyiv: NISD, 2022. 532 s.

20. Kharazishvili Yu.M., Buhayko D.O., Lyashenko V.I. Stalyy rozvytok aviatsiynoho transportu Ukrainy: stratehichni stsenariyi ta instytutsiyyny suprovid: monohrafiya / za red. Yu.M. Kharazishvili; NAN Ukrainy, In-t ekonomiky prom-sti. Kyiv, 2022. 276 s.

21. Chulinda L.I. Tsili staloho rozvytku: perevahy tsyvilnoyi aviatsiyi. *Krakowskie Studia Malopolske*. 2022. № 2 (34). S. 113-133.

GOALS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN THE FIELD OF AVIATION TRANSPORT SECURITY: INTERNATIONAL AND NATIONAL LEVEL OF LEGAL REGULATION

National Aviation University
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03058, Kyiv, Ukraine
E-mails: inna.polishchuk@npp.nau.edu.ua, 5715598@stud.nau.edu.ua

Purpose: the article is devoted to the definition and analysis of the goals of sustainable development in the field of aviation safety in the context of the international and national level of its legal regulation, including aspects of the implementation of international agreements of Ukraine regarding the implementation of domestic procedures in this field. **Methods:** the research uses a number of general scientific and special legal methods of cognition: dialectical, system-structural analysis, comparative, prognostic, formally-logical and formally-legal, which ensured the integrity of the research and the achievement of its goal. **Results:** it is substantiated that the adoption of the goals of sustainable development for the air transport industry became the moment of the beginning of the formation of new shifts against the background of the global strategy, the consequence of which is expected changes in development priorities and an increase in the level of air transport safety, changes and the creation of new mechanisms of interstate and intersectoral cooperation, changes in the priorities of international and national policy. It was determined that the safety of air transport directly depends on its economic and technological development, aviation infrastructure, information and environmental components, that is, it is a component of the system of sustainable development of air transport and requires constant improvement of the regulatory and legal regulation of its provision. **Discussion:** research and resolution of problematic aspects of improving the international and national policy of air transport safety; improvement of mechanisms of international and national regulatory and legal regulation in the field of sustainable development and safety of aviation transport, taking into account existing and possible challenges and threats; introduction of effective tools for air transport safety management and its development. This makes it necessary to constantly update scientific research on the problems of improving safety issues of air transport both at the international and national level, since Ukraine, like many other states, has undertaken to implement the global goals of sustainable development in view of national characteristics and taking into account national strategies, concepts and priorities. Ukraine's partnership with other foreign countries has a positive effect on the implementation of civil aviation priorities to achieve the Sustainable Development Goals and stimulates the sustainable development and improvement of air transport safety.

Key words: air transport; air transport safety; sustainable development goals; global trends in air transport development; ICAO strategies; ensuring flight safety; air transport safety management.

Стаття надійшла до редакції 07.12.2023