

Л. С. Нецька,

кандидат юридичних наук, доцент

В. В. Загороднюк,

здобувачка вищої освіти другого (магістерського) рівня

В. О. Дувінг,

здобувачка вищої освіти другого (магістерського) рівня

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ АЕРОПОРТІВ

Національний авіаційний університет

проспект Любомира Гузара 1, 03058, Київ, Україна

E-mails: netska-1-s@ukr.net, 5735736@stud.nau.edu.ua, 5645181@stud.nau.edu.ua

Метою дослідження є узагальнення підходів до правового забезпечення діяльності міжнародних аеропортів задля врахування кращого досвіду в Україні. **Методи дослідження:** використано загально-наукові (діалектичний, аналізу та синтезу, системно-функціональний, аналогії) та спеціальні методи дослідження (порівняльно-правовий, логіко-юридичний, формально-юридичний).

Результати: стверджується важливість правового регулювання діяльності аеропортів на міжнародному, регіональному, національному, локальному рівнях; доводиться, що державне регулювання є ключовим для функціонування міжнародних аеропортів; зауважується на постійних змінах у правовому забезпеченні міжнародних аеропортів, які відповідають новим викликам та сприяють ефективнішій їх діяльності; доводиться, що впровадження вищих стандартів впливає на підвищення конкурентоздатності аеропортів; висновується необхідність впровадження в Україні вимог правових актів ЄС у сфері авіації. **Обговорення:** локальні акти міжнародних аеропортів дозволяють підвищувати стандарти та реалізувати власні стратегії розвитку; мінімальні стандарти для аеропортів передбачають дотримання положень міжнародних угод у сфері авіації; державні програми, концепції і стратегії щодо розвитку міжнародних аеропортів сприяють розбудові мережі таких аеропортів та економічному зміцненню держав; запроваджені санкції у сфері авіації впливають на діяльність аеропортів та зобов'язують до їх виконання.

Ключові слова: міжнародний аеропорт; правове забезпечення; міжнародні угоди; стандарти; сертифікація.

Постановка проблеми та її актуальність.

Потреба у пасажирських та вантажних перевезеннях, зростання активності у міжнародному сполученні вимагає уваги до забезпечення діяльності аеропортів, зокрема і правового. Таке забезпечення умовно визначається певними рівнями нормативно-правового регулювання: міжнародним, регіональним, міждержавним, національним. На кожному з цих рівнів відбуваються зміни під впливом зростаючих викликів та нових обставин, які потребують швидкого реагу-

вання шляхом впровадження відповідних норм, стандартів, рекомендацій. Нинішні виклики правового забезпечення діяльності міжнародних аеропортів пов'язані з підвищеними вимогами до авіабезпеки, до дотримання прав людини, до застосування новітніх технологій, інформаційних систем, персональних даних тощо. Тому ведеться розробка відповідних документів, здійснюється обмін досвідом.

Нормативно-правові акти національного рівня у сфері авіації повинні відповідати правовим

стандартам міжнародного рівня, а отже вивчення та дослідження розвитку і відповідності актів різних рівнів має здійснюватися постійно і сприяти ефективності правового забезпечення міжнародних аеропортів нашої держави.

Внаслідок воєнної агресії Російської Федерації міжнародні аеропорти України зазнали пошкоджень, фактично перебувають у стагнації та не можуть здійснювати перевезення. Проте післявоєнне відродження їхньої діяльності неможливе без належного правового забезпечення, яке б відповідало міжнародним стандартам.

Це дослідження також орієнтується на виявлення проблем та викликів, з якими зіштовхуються міжнародні аеропорти при впровадженні та дотриманні цих стандартів.

Дана тема є актуальною для сьогодення і майбутнього, оскільки існує потреба у постійному вдосконаленні стандартів та процедур у діяльності міжнародних аеропортів.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Правове забезпечення міжнародних аеропортів у своїх працях досліджували В.І. Рижий, Г.В. Цірат, Л.О. Сулима, О.М. Григоров, А.Я. Каманіна, Я.О. Добідовська, О. Брусакова, К.В. Сидоренко та ін. У роботах зазначених правників аналізувалися стандарти, рекомендації, закони, договори, що стосуються діяльності аеропортів та особливостей правових відносин у минулому. Проблеми та актуальні питання сьогодення ще потребують вивчення з врахуванням нових викликів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як визначено у ст. 1 Повітряного кодексу України, аеропорт – це комплекс споруд, що призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування і має для таких цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання [1]. Міжнародний аеропорт – це визначений державою на її території аеропорт для приймання і відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення, у якому здійснюються митні, імміграційні, санітарні, карантинні (стосовно тварин і рослин) та інші процедури, передбачені законодавством [1]. Отже, і зазначені процедури, і види діяльності в аеро-

порту і майнові відносини за участю аеропорту підлягають правовому регулюванню.

Аеропортами надається сукупність певних послуг різним учасникам транспортної системи: авіакомпаніям (технічне обслуговування, заправка, стоянка, метеорологічні послуги тощо); пасажиром (зали очікування, магазини, ресторани, камери схову тощо); державі (послуги, що відповідають інтересам держави загалом: митний контроль, забезпечення безпеки польотів, аналіз пасажиропотоку та ін.).

Набір цих послуг та їх ефективність з огляду на сервісну та економічну складові визначаються оперативністю розвитку комплексів аеропортів. А ось рівень зазначених послуг і їх безпекові характеристики, дотримання екологічних вимог залежать також від правової регламентації, а саме відповідності сучасним правовим стандартам, зокрема міжнародним та регіональним. Варто погодитися з О.М. Григоровим, що на сьогодні оптимальною є правова модель регламентації міжнародної аеропортової діяльності, закріплена у праві Європейського Союзу, бо вона поєднує універсальні правові стандарти і рекомендовану практику, сформульовані Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО) [2; 171].

Орієнтовні і мінімальні стандарти для міжнародних аеропортів передбачені у Додатку 14 до Чиказької конвенції 1944 року. Їх дотримання обов'язкове для держав-членів ІКАО, у тому числі України. Як зазначено у ст. 68 згаданої конвенції, «кожна Договірна держава з урахуванням положень цієї Конвенції може встановлювати маршрут, за яким у межах її території здійснюється будь-яке міжнародне повітряне сполучення, а також аеропорти, які можуть використовуватися при будь-якому такому сполученні» [3]. Рада ІКАО уповноважена консультувати та надавати рекомендації Договірним державам, якщо вважає, що аеропорти або інші аеронавігаційні засоби недостатньо відповідають вимогам безпечної, регулярної, ефективної та економічної експлуатації міжнародних повітряних сполучень. Рекомендації спрямовані на пошук засобів, які б допомогли виправити таке положення.

Для надійного функціонування міжнародного повітряного транспорту потрібна розвинута все-

світня мережа аеропортів, яка забезпечує безпеку, регулярність руху авіаційного транспорту, а також забезпечення якісного наземного обслуговування авіаперевезень. Усі перелічені складові передбачають і необхідність їх правового супроводу.

Мережа аеропортів - важлива складова системи світового повітряного транспорту. Міжнародні аеропорти є стратегічно і соціально значимими державними об'єктами.

Якщо аеропорт прагне ефективно просуватися за стадіями життєвого циклу, то його завданням є оптимізація роботи всієї його інфраструктури. Життєвий цикл аеропортового комплексу залежить від посилення динамічних характеристик його ресурсного потенціалу (основного, оборотного, технологічного та інтелектуального капіталу, вироблених послуг тощо), а також від ефективності управління процесами відтворення та оновлення аеропортової інфраструктури за стадіями життєвого циклу. Кількість годин роботи аеропорту на добу, залежить від таких ознак як: інтенсивність руху літаків, розмір транзитного руху, розташування аеропорту на трасі і його віддаленості від міста [4]. Саме тому важлива державна політика розвитку аеропортів, їх підтримки. Така політика здійснюється в Європейському Союзі. Її формування спостерігалось і в Україні до початку збройної агресії РФ.

Чітка робота підприємств аеропортів великою мірою залежить від безпеки самих аеропортів, безпеки польотів повітряних суден, своєчасного обслуговування та виконання інших завдань, що вирішуються повсякчас. Мінімальні стандарти безпеки в аеропортах забезпечуються згідно з вимогами Додатка 14 до Чиказької конвенції 1944 року на основі розширеної інформації Посібника з аеропортових служб, а саме його тому III - Посібника з безпеки для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання 2017 р. На регіональному та державному рівнях також впроваджуються спеціально розроблені акти задля безпеки аеропортів та їхньої діяльності.

В Європейському Союзі існують загальні правила безпеки цивільної авіації. Вони визначені в Регламенті Європейського Парламенту і Ради ЄС про спільні правила у сфері авіаційної

безпеки цивільної авіації. Цей Регламент запроваджує загальні стандарти захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, що загрожують безпеці цивільної авіації. Відповідно до Регламенту кожна держава-член складає, застосовує та регулярно оновлює національну програму контролю якості, а також кожен експлуатант аеропорту складає, застосовує та регулярно оновлює програму забезпечення безпеки в аеропорту. Спеціальна комісія проводить аудити та інспекції в аеропортах, перевіряє авіаперевізників та інших відповідальних осіб. Також комісія здійснює перевірки у співпраці з національними органами влади стосовно недоліків, які можуть виникнути, під час роботи аеропортів (порушення правил, стандартів, контролю якості) [5].

Варто звернути увагу на таку складову міжнародних і європейських стандартів як санкції, які сприяють як дотриманню вимог безпеки, так і забезпеченню належної діяльності міжнародних аеропортів.

У Регламенті Європейського парламенту і Ради ЄС про спільні правила у галузі цивільної авіації зазначається, що держави-члени встановлюють правила щодо санкцій, застосованих у разі порушення положень цього Регламенту й імплементаційних актів, ухвалених на його підставі, та вживають усіх необхідних заходів для забезпечення їх виконання. Серед обмежень виділяються повна заборона авіасполучення в певній країні, та заборона посадки в аеропортах вантажних літаків, що експлуатуються компаніями, зареєстрованими в певній країні. Прикладом застосування санкцій до певної країни є закриття повітряного простору ЄС для всіх літаків, які належать, зареєстровані або підконтрольні Росії [6].

Отже, міжнародні санкції є невід'ємною і важливою частиною системи міжнародних стандартів, яка забезпечує регулюючий вплив на діяльність аеропортів та авіатранспорту.

Основним видом діяльності міжнародних аеропортів є авіаційна діяльність. До неї відносять різні послуги із забезпеченням прийому та відправлення повітряних суден, обслуговування літаків, аеродромів та технічного обладнання, обслуговування пасажирів тощо. Основним

споживачем авіаційних послуг аеропорту є пасажир, які використовують авіатранспорт для подорожей в інші країни.

Прикладом регіонального рівня правового забезпечення авіаційної діяльності в міжнародних аеропортах країн ЄС слугують Регламент № 95/93 про єдині правила розподілу слотів в аеропортах ЄС; Директива № 96/67/ЄС про доступ до ринку наземного обслуговування в аеропортах ЄС; Директива № 2009/12/ЄС про аеропортові збори; Регламент № 598/2014 про встановлення правил та процедур уведення експлуатаційних обмежень, пов'язаних із шумом в аеропортах ЄС, у рамках збалансованого підходу; Регламент № 139/2014 щодо адміністративних процедур; Регламент № 75/2016 щодо сертифікації аеропортів.

Для ряду міжнародних аеропортів діють регіональні правові акти. Участь у створенні правових актів щодо аеропортів та аеропортової діяльності в ЄС беруть Агентство Європейського Союзу з авіаційної безпеки (EASA) і Європейська обсерваторія потенціалу та якості аеропортів.

Європейські стандарти як частина правового регулювання діяльності міжнародних аеропортів застосовуються в аеропортах ЄС. Наприклад, в аеропорту Кельн/Бонн послугуються стандартами якості обслуговування пасажирів з обмеженими можливостями (Quality Standards PRM Service). Цей загальний документ передбачає, що кожен європейський аеропорт зобов'язаний визначити стандарти якості надання допомоги пасажиром з обмеженими фізичними можливостями та пасажиром з обмеженою рухливістю [7]. Відповідно до зазначеного стандарту кожному пасажирю з обмеженою рухливістю, який вилітає або прибуває до аеропорту Кельн/Бонн, забезпечується безперешкодний проїзд. Обслуговування таких пасажирів має бути шанобливим і недискримінаційним. Пасажиром з обмеженими фізичними можливостями та обмеженою рухливістю наполегливо рекомендується здійснювати бронювання заздалегідь.

Відповідно до Регламенту ЄС, пасажир повинен зареєструватися щонайменше за 48 годин до запланованого часу вильоту. Пасажир

реєструється виключно в авіакомпанії або в туроператора [5].

У світовій практиці широко застосовуються як міжнародні, так і національні стандарти для забезпечення діяльності міжнародного аеропорту. Так, у грудні 2023 року найбільший аеропорт України, Міжнародний аеропорт «Бориспіль» отримав сертифікат Primary Award від Chartered Institute of Procurement & Supply (CIPS) за свою систему закупівель на відповідність світовим стандартам CIPS. Програма сертифікації була розроблена CIPS, як найбільшою професійною організацією у світі, яка встановлює еталонні стандарти для функції закупівель та ланцюга постачань компанії на всіх рівнях і співпрацює з провідними світовими організаціями, такими як European Central Bank, UBS, Bank of England, BAE Systems Air, American Express, Xerox Corporation, в аеропортовому секторі сертифіковано Abu Dhabi Airports, London Luton Airport та Manchester Airports Group та інші [8].

Цей сертифікат підтверджує, що система закупівель підприємства працює на високому рівні стандартів для всіх партнерів, державних та міжнародних фінансових установ, інвесторів.

В МА «Бориспіль» також впроваджена система комплаєнсу для відповідності міжнародним стандартам ведення бізнесу, оновлено Кодекс етики та ділової поведінки аеропорту, розроблено нові стратегії та політики закупівель, впроваджено антикорупційні заходи. Ці внутрішні правові процедури та акти можуть бути зразком для інших міжнародних аеропортів України.

Окремим локальним актом на зазначеному державному авіапідприємстві є стандарт якості обслуговування в МА «Бориспіль». У ньому визначено рівень та критерії якісного і своєчасного обслуговування повітряних суден, пасажирів, їх багажу, вантажу та пошти в ДП МА «Бориспіль» [9]. Аеропорт має право самостійно або із залученням представника суб'єкта господарювання перевіряти (проводити аудити та моніторинг): рівень якості надання послуг, що надаються структурними підрозділами підприємства (надаються ДП МА «Бориспіль» відповідно до умов дого-

ворів, укладених між ДП МА «Бориспіль» та суб'єктами господарювання, виробничо-технологічних документів та цього Стандарту); дотримання вимог природоохоронного законодавства, правил пожежної безпеки, безпеки руху, електробезпеки та вимог Закону України «Про охорону праці» [9].

Міжнародний аеропорт Сан-Хосе (SJC) імені Нормана Й. Мінети встановлює політику щодо мінімальних стандартів ведення бізнесу в аеропорту. Мінімальні стандарти визначені як порогові вимоги для тих, хто хоче надавати комерційні аеронавігаційні послуги населенню. Вони також гарантують, що ті, хто зобов'язався надавати комерційні аеронавігаційні послуги в аеропорту та відповідають цим стандартам, не піддаються нечесній або непрофесійній конкуренції. Переваги від встановлення мінімальних стандартів включають: сприяння підвищенню безпеки усіх видів діяльності аеропорту; підтримку високої якості комерційних послуг для всіх користувачів аеропорту; визначення мінімального операційного порогу для потенційних комерційних операторів; захист користувачів аеропорту від неліцензійних та несанкціонованих продуктів та/або послуг [10].

Правове забезпечення діяльності міжнародного аеропорту у США передбачає наявність та дотримання стандартних специфікацій, що містяться в консультативному циркулярі (AC), і стосуються матеріалів та методів, що використовуються для будівництва в аеропортах [11]. Питання, що розглядаються в цьому документі, включають загальні положення, земляні роботи, гнучкі основи, жорсткі основи, гнучкі покриття, жорсткі покриття огороження, дренаж, газон та освітлення. Стандартні специфікації редагуються при розробці будівельних специфікацій для окремих проектів, що фінансуються з федерального бюджету.

Щодо правового регулювання стандартів діяльності міжнародного аеропорту у Сан-Франциско (США) заслуговує на увагу Програма стандартів якості (Охорона і безпека). Цей документ відображений на офіційному сайті аеропорту Сан-Франциско і зокрема містить вимоги до роботодавців та найманих працівників, які забезпечують високу якість надання послуг

клієнтам аеропорту. У Програмі зазначається, що кожен роботодавець, на якого поширюється її дія, повинен надавати аеропорту свої звіти/дані щодо Програми за певним розкладом, який визначає аеропорт, не рідше одного разу на два роки та в будь-який інший час, коли аеропорт буде вимагати цього [12].

Аналіз діяльності одного з відділів міжнародного аеропорту Гонконгу, а саме відділу стандартів аеропорту у складі Департаменту, який відповідає за ліцензування, регулювання, перевірку, моніторинг стандартів безпеки та безпеки міжнародних аеродромів, дозволяє зробити висновок, що в зазначеному аеропорту: дотримуються встановлених стандартів ліцензування аеродромів та умов ліцензій на аеродроми; створена та підтримується системи моніторингу діяльності ліцензіатів аеродромів у сферах безпеки аеродрому та авіаційної безпеки; здійснюється моніторинг процедур і практики безпеки у роботі міжнародного аеропорту Гонконгу (HKIA); забезпечується дотримання Програми авіаційної безпеки Гонконгу та положень Указу про авіаційну безпеку та допоміжного законодавства до нього; підтримуються зв'язки з іноземними та місцевими органами влади з питань, пов'язаних із обробкою та обміном конфіденційною інформацією про загрози та безпеку задля дотримання Стандартів і Рекомендованої практики, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO) [13].

Акцентуючи увагу на правовому забезпеченні міжнародних аеропортів України, підкреслимо, що нормативна база функціонування аеропортів в Україні побудована на основі вимог національного повітряного законодавства, міжнародних стандартів ICAO, ISO, IATA, ACI, EASA тощо. На рівні національного законодавства авіаційна діяльність міжнародних аеропортів в Україні здійснюється з дотриманням положень Повітряного кодексу України. Не менш важливим є виконання Авіаційних правил України в частині отримання визначених у них сертифікатів та інших дозвільних документів, а також виконання встановлених вимог до суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності.

Правила сертифікації аеропортів є обов'язковими для юридичних осіб, структурних підрозділів юридичних осіб незалежно від їх форм власності та відомчої належності, які здійснюють аеропортову діяльність в аеропортах України. У цих правилах зазначаються етапи підготовки для одержання сертифіката [14].

Тарифи та аеропортові збори в міжнародних аеропортах України регулюються нормативними актами держави та локальними актами для кожного окремого аеропорту з дотриманням стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації.

Уряд України у 2019 році схвалив Концепцію розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2045 року, яка передбачає розбудову аеропорту, залучення інвестицій, підвищення рівня безпеки, рівня обслуговування пасажирів, подолання конкуренції з боку європейських аеропортів та інше [15]. Зрозуміло, що її реалізація в умовах воєнного стану неможлива. І нинішня стратегія МА «Бориспіль» суттєво змінилася та фактично передбачає заходи з утримання аеропорту. Проте у майбутньому постане питання про концептуальний підхід до розвитку всіх міжнародних аеропортів України, яких до вторгнення РФ в Україну налічувалося 16.

Оскільки Україна підписала Угоду з ЄС про спільний авіаційний простір, та відповідно поступово впроваджує авіаційні стандарти і правила ЄС, безперечно вони стосуватимуться і діяльності міжнародних аеропортів України та потребуватимуть забезпечення відповідності.

Висновки. Діяльність міжнародних аеропортів пов'язана з повітряним рухом і підлягає державній регламентації (стандарти, сертифікація, тарифи, інвестиції, прибутковість тощо), яка потребує постійного вдосконалення. Держави намагаються дотримуватися принципів і положень міжнародних угод, міжнародних стандартів, здійснюючи правове регулювання діяльності аеропортів на національному рівні. Світова практика свідчить, що існує кілька рівнів правового регулювання функціонування міжнародних аеропортів: міжнародний, регіональний, національний (державний), локальний (має значення для конкретного аеропорту). Як правило, у ви-

сококонкурентних аеропортах здійснюється правове регулювання на всіх зазначених рівнях. У зв'язку із входженням України у спільний авіаційний простір з ЄС необхідним для міжнародних аеропортів України буде впровадження авіаційних вимог Регламентів ЄС.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

2. Григоров О.М. Особливості правової регламентації міжнародної аеропортової діяльності: міжнародний та регіональний рівні. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2021. № 2. С. 170-174.

3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.: Конвенція; ІКАО. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/995_038#Text.

4. Брусакова О. Правове забезпечення державного регулювання в галузі авіаційного транспорту. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 9. С. 114-118.

5. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 300/2008 про спільні правила у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації та про скасування Регламенту (ЄС) № 2320/2002: Регламент. Європейський Союз. № 300/2008. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/984_018-08.

6. Санкції у транспортній галузі. URL: https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-sanctions-against-russia-following-invasion-ukraine/sanctions-transport_uk (дата звернення: 07.03.2024).

7. Köln Bonn Airport. Quality Standards PRM Service. URL: https://www.cologne-bonn-airport.com/uploads/tx_download/Q-Standards_21_eng.pdf (дата звернення: 07.03.2024).

8. Міжнародний аеропорт «Бориспіль» отримав сертифікат відповідності Primary Award від Британського Інституту закупівель CIPS. 13.12.2023. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35025.html> (дата звернення: 06.03.2024).

9. Стратегічний план розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» на період 2015-2019 рр. URL:

https://kbp.aero/docs/Strategy_ukr.pdf (дата звернення: 06.03.2024).

10. Airport minimum standards San Jose: URL: <https://flysanjose.com/sites/default/files/MinStds.pdf> (дата звернення: 07.03.2024).

11. Federal Aviation Administration USA. URL: https://www.faa.gov/airports/resources/advisory_circulars/index.cfm/go/document.current/documentnumber/150_5370-10 (дата звернення: 07.03.2024).

12. San Francisco Airport. Quality Standards Program: Safety and Security. URL: <https://www.flysfo.com/sites/default/files/media/Quality-Standards-Program-2016.pdf> (дата звернення: 07.03.2024).

13. Civil Aviation Department Hong Kong. URL: <https://www.cad.gov.hk/english/apsd.html> (дата звернення: 07.03.2024).

14. Про затвердження Правил сертифікації аеропортів: Наказ Державіаслужби № 40. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0740-06>.

15. Про схвалення Концепції розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2045 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 08 трав. 2019 р. № 293-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-konceptsiyi-rozvitku-mizhnarodnogo-aeroportu-borispil-na-period-do-2045-roku>.

References

1. Povitrianyi kodeks Ukrainy vid 19 trav. 2011 r. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

2. Hryhorov O.M. Osoblyvosti pravovoi rehlamentatsii mizhnarodnoi aeroportovoi diialnosti: mizhnarodnyi ta rehionalnyi rivni. *Pivdennoukrainskyi pravnychi chasopys*. 2021. № 2. S. 170-174.

3. Konventsiiia pro mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiiu 1944 r.: Konventsiiia; IKAO. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/995_038#Text.

4. Brusakova O. Pravove zabezpechennia derzhavnoho rehuliuвання v haluzi aviatsiinoho transportu. *Pidpriemnytstvo, gospodarstvo i pravo*. 2020. № 9. S. 114-118.

5. Rehlament Yevropeiskoho Parlamentu i Rady (YeS) № 300/2008 pro spilni pravyla u sferi aviatsiinoi bezpeky tsyvilnoi aviatsii ta pro skasuvannia

Rehlamentu (YeS) № 2320/2002: Rehlament. Yevropeyskyi Soiuz. № 300/2008. Verkhovna Rada Ukrainy. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/984_018-08.

6. Sanktsii u transportnii haluzi. URL: https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-sanctions-against-russia-following-invasion-ukraine/sanctions-transport_uk (дата звернення: 07.03.2024).

7. Köln Bonn Airport. Quality Standards PRM Service. URL: https://www.cologne-bonn-airport.com/uploads/tx_download/Q-Standards_21_eng.pdf (дата звернення: 07.03.2024).

8. Mizhnarodnyi aeroport «Boryspil» otrymav sertyfikat vidpovidnosti Primary Award vid Brytanskoho Instytutu zakupivel SIRS. 13.12.2023. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35025.html> (дата звернення: 06.03.2024).

9. Stratehichniy plan rozvytku derzhavnoho pidpriemstva «Mizhnarodnyi aeroport «Boryspil» na period 2015-2019 rr. URL: https://kbp.aero/docs/Strategy_ukr.pdf (дата звернення: 06.03.2024).

10. Airport minimum standards San Jose: URL: <https://flysanjose.com/sites/default/files/MinStds.pdf> (дата звернення: 07.03.2024).

11. Federal Aviation Administration USA. URL: https://www.faa.gov/airports/resources/advisory_circulars/index.cfm/go/document.current/documentnumber/150_5370-10 (дата звернення: 07.03.2024).

12. San Francisco Airport. Quality Standards Program: Safety and Security. URL: <https://www.flysfo.com/sites/default/files/media/Quality-Standards-Program-2016.pdf> (дата звернення: 07.03.2024).

13. Civil Aviation Department Hong Kong. URL: <https://www.cad.gov.hk/english/apsd.html> (дата звернення: 07.03.2024).

14. Pro zatverdzhennia Pravyl sertyfikatsii aeroportiv: Nakaz Derzhaviasluzhby № 40. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0740-06>.

15. Pro skhvalennia Kontseptsii rozvytku mizhnarodnogo aeroportu «Boryspil» na period do 2045 roku: rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 08 trav. 2019 r. № 293-r. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-konceptsiyi-rozvitku-mizhnarodnogo-aeroportu-borispil-na-period-do-2045-roku>.

LEGAL SECURITY OF THE ACTIVITY INTERNATIONAL AIRPORTS

National Aviation University
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03058, Kyiv, Ukraine
E-mails: netska-1-s@ukr.net, 5735736@stud.nau.edu.ua,
5645181@stud.nau.edu.ua

Purpose: generalization of approaches to the legal support of the activities of international airports in order to take into account the best experience in Ukraine. **Research methods:** general-scientific (dialectical, analysis and synthesis, system-functional, analogies) and special research methods (comparative-legal, logical-legal, formal-legal) were used. **Results:** the importance of legal regulation of airport activity at the international, regional, national, and local levels is asserted; it is proven that state regulation is key to the functioning of international airports; notices the constant changes in the legal provision of international airports, which meet new challenges and contribute to their more efficient operation; it is proven that the introduction of higher standards affects the competitiveness of airports; the necessity of implementing the requirements of EU legal acts in the field of aviation in Ukraine is determined. **Discussion:** local acts of international airports allow to raise standards and implement own development strategies; minimum standards for airports provide for compliance with the provisions of international agreements in the field of aviation; state programs, concepts and strategies for the development of international airports contribute to the development of the network of such airports and the economic strengthening of states; the introduced sanctions in the field of aviation affect the activities of airports and oblige them to be implemented; the activities of international airports are related to air traffic and are subject to state regulation (standards, certification, tariffs, investments, profitability, etc.), which requires constant improvement.

The author concludes that the activity of international airports is related to air traffic and is subject to state regulation (standards, certification, tariffs, investments, profitability, etc.), which requires constant improvement. States try to comply with the principles and provisions of international agreements and international standards by regulating airports at the national level. World practice shows that there are several levels of legal regulation of international airports: international, regional, national (state), and local (relevant to a particular airport). As a rule, highly competitive airports are subject to legal regulation at all of these levels. As Ukraine enters the common aviation area with the EU, it will be necessary for international airports in Ukraine to implement the aviation requirements of the EU Regulations.

Key words: international airport; legal support; international agreements; standards; certification.

Стаття надійшла до редакції 02.03.2024