

**І. В. Поліщук,**

старший викладач

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

**С. А. Сіренко,**

здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня

## МІЖНАРОДНО–ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ

Національний авіаційний університет

проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна

E-mails: [inna.polishchuk@npp.nau.edu.ua](mailto:inna.polishchuk@npp.nau.edu.ua), [6907648@stud.nau.edu.ua](mailto:6907648@stud.nau.edu.ua)

**Мета:** встановлення та аналіз особливостей сучасного міжнародно – правового забезпечення організації повітряного руху та оцінка його реалізації в системі національного нормативно – правового регулювання. **Методи дослідження:** методологічну основу дослідження становлять загальнонаукові методи наукового пізнання: системно-функціональний, формально-логічний, порівняльний, діалектичний, статистичний, прогнозування та інші; а також спеціально-юридичні методи: порівняльно-правовий, формально-юридичний, метод класифікації та інші. **Результати:** обґрунтовано, що чинні стандарти та рекомендована практика ІКАО, правила та процедури інших міжнародних авіаційних організацій щодо організації повітряного руху є базою міжнародно-правового забезпечення повітряного руху, що встановлюються з метою забезпечення безпеки польотів, в цілому безпеки цивільної авіації на сучасному етапі її функціонування; мінімізації ризиків аварій і катастроф; забезпечення взаємодії між авіакомпаніями та службами повітряного руху різних країн; сприяння оптимізації повітряного руху та ефективності польотів, підвищенню ефективності використання повітряного простору, що своєю чергою знижує витрати авіакомпаній і підвищує рівень обслуговування пасажирів. Тому такі міжнародні стандарти та рекомендації повинні більш повно враховуватися всіма державами – членами ІКАО під час формування та оновлення власного національного законодавства задля забезпечення безпеки, ефективності та стабільності авіаційної діяльності і використання повітряного простору в умовах глобалізації, швидкого технологічного розвитку, а також з урахуванням сучасних загроз та ризиків. **Обговорення:** міжнародно -правове забезпечення повітряного руху, дослідження проблем щодо удосконалення та модернізації його регулювання, є ключовим фактором для забезпечення міжнародної безпеки, ефективності та стабільності авіаційної діяльності, пов'язаної з використанням повітряного простору, в умовах глобалізації та швидкого технологічного розвитку. Адже інновації в авіаційних технологіях вимагають оновлення та гармонізації регуляторних правових стандартів для інтеграції нових систем і забезпечення їх сумісності з існуючими. Разом з тим, міжнародно-правове забезпечення організації повітряного руху включає в себе складні політичні і юридичні питання, пов'язані із суверенітетом держав, правами на політ, правовим режимом повітряного простору, тощо. Дослідження в цій сфері дозволяє краще розуміти сучасні виклики та можливості, сприяти розвитку більш ефективних і безпечних систем регулювання, а також формувати політику, що відповідає інтересам всіх учасників міжнародного авіаційного ринку.

*Ключові слова:* повітряний рух; повітряний трафік; організація повітряного руху; обслуговування повітряного руху; управління повітряним рухом; організація потоків повітряного руху; пропускна спроможність системи управління повітряним рухом; стандарти та рекомендації ICAO.

**Постановка проблеми та її актуальність.** «Авіація протягом усього свого існування в усьому світі належала та продовжує належати до таких сфер людської діяльності, яким необхідна чітка і конкретна регламентація» [9, с. 229]. Разом з тим, подальша динаміка процесів її розвитку не можлива без відповідних змін у правовому регулюванні, розширенні міжнародної співпраці, адаптації та імплементації міжнародних норм до національного законодавства з метою забезпечення безпеки та прогресивного її функціонування.

З постійним розвитком науки та техніки, зростанням кількості авіарейсів, інтенсивності повітряного трафіку, створюється додаткове навантаження на повітряний простір, що зумовлює необхідність змін у регулюванні повітряного простору та повітряного руху в ньому. А також вимагає чіткої координації між країнами, міжнародними авіаційними організаціями та різними авіаційними службами. Зрозуміло, що «кожна країна намагається якнайкраще захистити свої кордони, свою територію, до якої входить і повітряний простір. Керуючись стандартами ICAO, держави створюють свої правила перетину повітряного простору» [7, с. 65] та правила повітряного руху в ньому. «Визначення повітряного простору для кожної держави є важливим, тому що кожна держава бере участь у повітряних перевезеннях» [7, с. 65], а авіація є важливою частиною економіки багатьох країн, в цьому контексті регулювання повітряного руху сприяє підтримці стабільності і розвитку авіаційної галузі, забезпечуючи справедливі умови конкуренції і захист прав споживачів. Разом з тим, слід зазначити, що повітряний рух здебільшого перетинає державні кордони, тому узгодженість міжнародних норм і правил є критично важливою для забезпечення авіаційної безпеки, безперебійних і безпечних польотів. А належне правове регулювання повітряного руху допомагає запобігти аваріям і інцидентам, забезпечуючи стандартизацію і дотримання міжнародних норм, з акцентуванням уваги на діяльності компетентних суб'єктів зі здійснення міжнарод-

ного та національного регулювання окресленої сфери.

Таким чином, актуалізація правового забезпечення повітряного руху, дослідження проблем щодо удосконалення та модернізації його регулювання, є ключовим фактором для забезпечення міжнародної безпеки, ефективності та стабільності авіаційної діяльності, пов'язаної з використанням повітряного простору, в умовах глобалізації та швидкого технологічного розвитку. Адже інновації в авіаційних технологіях вимагають оновлення та гармонізації регуляторних правових стандартів для інтеграції нових систем і забезпечення їх сумісності з існуючими. Також відмітимо, що міжнародно-правове забезпечення організації повітряного руху включає в себе складні політичні і юридичні питання, пов'язані із суверенітетом держав, правами на політ, правовим режимом повітряного простору, тощо. Дослідження в цій сфері дозволяє краще розуміти сучасні виклики та можливості, сприяти розвитку більш ефективних і безпечних систем регулювання, а також формувати політику, що відповідає інтересам всіх учасників міжнародного авіаційного ринку.

**Аналіз досліджень і публікацій з проблеми.** Міжнародне забезпечення організації повітряного руху є складною міждисциплінарною сферою досліджень, проблематика якого за різними напрямками розглядалася в працях досить великої кількості зарубіжних та вітчизняних науковців, зокрема, Д. Бугайка, Д. Гансмана, Р. Гутієррес-Осоріо, М. Ефтіміу, Д. Катрича, О. Лупшо, Ю. Малєєва, М. Мільде, Р. Невера, В. Харченка та інших. Окремі міжнародно – правові питання забезпечення порядку використання повітряного простору та організації повітряного руху в ньому досліджувалися в працях І. Андрощук, Т. Бевз, Н. Борисочєвої, М. Буромєнського, В. Букєвича, О. Григорова, А. Гришка, В. Денисова, Л. Тимченко, В. Тихомирова, Л. Шестакової, Ю. Юринєць та інших вчених. Проте, ряд питань міжнародно – правового регулювання організації повітряного руху, його узгодженості з національним рівнем регулювання, оптимізації та вдосконалення системи організації повітря-

ного руху з урахуванням проблем та викликів сьогодення залишаються малодослідженими та потребують окремої уваги, оскільки є критично важливими для забезпечення авіаційної та глобальної безпеки, ефективності та економічної стабільності польотів.

**Мета** статті полягає у встановленні та аналізі особливостей сучасного міжнародно – правового забезпечення організації повітряного руху та оцінка його реалізації в системі національного нормативно – правового регулювання.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Організація повітряного руху (air traffic management – АТМ) є надзвичайно важливою для забезпечення безпеки, ефективності та екологічної стійкості авіаційної діяльності в усьому світі. Організація повітряного руху як динамічний, інтегрований менеджмент повітряного руху та повітряного простору на сучасному етапі є однією з найбільш важливих складових серед обов'язкових забезпечувальних наземних засобів, які необхідні для безпечного та ефективного здійснення повітряного руху.

Правові стандарти необхідного забезпечення організації повітряного руху «знайшли своє закріплення вже в перших законодавчих актах низки держав та в перших міжнародних конвенціях на початку минулого століття» [8, с. 107]. У прийнятій у 1944 році Конвенції про міжнародну цивільну авіацію закріплено, що «кожна договірна держава зобов'язується співпрацювати у забезпеченні максимально можливого ступеня однаковості правил, стандартів, процедур і організації, що стосуються повітряних суден, повітряних трас і допоміжних служб, з усіх питань, в яких така однаковість сприятиме аеронавігації і її вдосконаленню [13, ст.37]. З цією метою Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) приймає та в міру необхідності час від часу змінює міжнародні стандарти, рекомендовану практику і процедури у сфері міжнародної цивільної авіації. Ці стандарти є обов'язковими для всіх держав – членів ІСАО і сприяють уніфікації та координації дій на міжнародному рівні. На сьогодні основні Стандарти і рекомендована практика, розроблені ІСАО, включені та «постійно оновлюються в межах вже 19 Додатків до Чиказької конвенції 1944 року» [15, с. 21].

Так Додаток 11 до Чиказької конвенції має назву «Обслуговування повітряного руху», він визначає елементи обслуговування повітряного руху та містить загальносвітові стандарти і рекомендовану практику, що застосовується для забезпечення такого обслуговування. Головною метою обслуговування повітряного руху, як зазначено в Додатку, «є запобігання зіткнень повітряних суден на всіх етапах їх руху, чи то руління, зліт, посадка, політ на маршруті або за схемою очікування в аеропорту призначення» [14]. Додаток також стосується способів прискорення та підтримки впорядкованого потоку повітряного руху, методів консультування та інформування з метою безпечного та ефективного виконання польотів, а також служби оповіщення для повітряних суден, що зазнають лиха. Для виконання цих цілей положення ІКАО передбачають створення центрів польотної інформації та органів управління повітряним рухом. У Додатку 11 також встановлені вимоги щодо координації між органами управління цивільним повітряним рухом та військовою владою або іншими відомствами, відповідальними за діяльність, яка може вплинути на польоти цивільних повітряних суден.

Особливе значення у міжнародно – правовому забезпеченні організації повітряного руху має Глобальний аеронавігаційний план (ГАНП), прийнятий в п'ятій редакції на період 2016 – 2030 рр. [6], який оновлюється кожні три роки і який «являє собою комплексний документ, що містить основні принципи управління цивільною авіацією, покликані сприяти збільшенню пропускної спроможності повітряного руху, зростанню ефективності глобальної авіаційної системи, підвищенню рівня безпеки польотів» [8, с.108] тощо. До таких принципів належить, зокрема, і впровадження Глобальної концепції організації повітряного руху (GATMOC). Важливе значення в даному контексті мають і Додаткові регіональні правила ІСАО, положення яких у змісті регулювання організації повітряного руху стосуються плану польоту; засобів зв'язку; навігації; обслуговування повітряного руху; організації потоків повітряного руху; метеорології; аеронавігаційної інформації; тощо.

Окрім ІСАО, важливу роль у регулюванні повітряного руху відіграють і інші міжнародні

та регіональні авіаційні організації такі як: Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA), Організація цивільної повітряної навігації (CANSO), Європейське агентство з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL), Європейська конференція з цивільної авіації (ECAC) та інші. Вони розробляють відповідні стандарти та процедури щодо навігації, управління повітряним рухом та вимоги до авіаційної безпеки при обслуговуванні повітряного руху, враховуючи специфіку повітряного руху в окремих регіонах; працюють над гармонізацією авіаційних стандартів між країнами для забезпечення їх взаємодії та безпеки повітряного руху.

Міжнародно – правові стандарти та рекомендована практика, в тому числі і у сфері організації повітряного руху, є обов'язковими для імплементації на національному рівні, тобто головна роль при їх реалізації відводиться національному законодавству, яке регулює даний вид правовідносин. Держави повинні адаптувати свої національні закони та процедури до міжнародних вимог, забезпечуючи таким чином їх уніфікацію, що є необхідним для ефективної та безпечної організації повітряного руху на глобальному рівні. Тому кожна країна на сьогодні має свій регулюючий орган, відповідальний за впровадження та дотримання міжнародних стандартів на національному рівні. В Україні це Державна авіаційна служба України, у Великобританії - Цивільне авіаційне управління (Civil Aviation authority), у Сполучених Штатах Америки – Федеральна авіаційна адміністрація (FAA), у Канаді – Транспортна служба Канади (ТСК), в Китаї – Адміністрація цивільної авіації Китаю (СААС), в Австралії – Цивільне авіаційне управління Австралії (CASA) тощо. При цьому, як зазначає у своєму дослідженні Є. Черній, «активна співпраця та взаєморозуміння між міжнародними та національними органами регулювання є ключовим аспектом для успішного впровадження нових міжнародно – правових норм з метою інтегрування сучасних стандартів» [19, с. 269] для забезпечення організації повітряного руху.

Відповідно частини першої ст. 4 розділу II Повітряного кодексу України «Україна як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань,

що випливають із цієї Конвенції» [16], в тому числі щодо правил використання повітряного простору України та організації повітряного руху в ньому. Україна також «повністю інтегрована в зону відповідальності Центрального органу організації потоків повітряного руху Євроконтролю (CFMU) та бере участь на стратегічному, передтактичному та тактичному етапах планування потоків повітряного руху в повітряному просторі Європейського регіону [7, с. 68]. Слід зазначити, що основи правового регулювання міжнародного повітряного руху в Європейському регіоні «у рамках Європейського Союзу були закладені ще в Договорі про заснування Європейського Економічного Співтовариства, підписаному в Римі у 1957 р.» [5, с. 151]. Значним кроком у розвитку сучасної системи регулювання повітряного руху в ЄС стало прийняття Європарламентом та Радою ЄС Регламенту № 549/2004 від 10 березня 2004 року про створення Єдиного європейського неба, який створив засади подальшого регулювання повітряного руху в Європейському регіоні – прийняття Регламентів Європарламенту та Ради ЄС: № 551/2004 щодо організації і використання повітряного простору в рамках ЄС, № 552/2004 щодо експлуатаційної сумісності європейської мережі управління повітряним рухом [4], Імплементаційний регламент комісії (ЄС) № 373/2017 про встановлення загальних вимог для провайдерів організації повітряного руху / аеронавігаційного обслуговування та інших функцій мережі організації повітряного руху та нагляду за ним [12] та інших, спрямованих на впровадження спільних процедур для регулювання управління повітряним рухом, заходів у сфері інтероперабельності, специфікації тощо.

Україна імплементує міжнародні та європейські стандарти цивільної авіації відповідно до підписаної Угоди між Україною та Європейським Союзом про спільний авіаційний простір, який ґрунтується на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки і організації повітряного руху [18]. В Україні основним нормативним актом у цій сфері є Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року, який містить положення про використання повітряного простору та здійснення польотів в ньому. Відповідно до п. 74 ст. 1 Повітряного кодексу України організація повітря-

ного руху визначається як «динамічний, інтегрований менеджмент повітряного руху та повітряного простору України, що включає обслуговування повітряного руху, менеджмент повітряного простору України та менеджмент потоків повітряного руху, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом надання засобів та безперервного обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових та наземних функцій» [16]. Відповідно до вимог частин 1, 2 статті 4, пункту 3 частини 1, пункту 1 частини 2 статті 5, статті 11, пункту 4 частини 2 статті 23 Повітряного кодексу України та з метою адаптації нормативно-правових актів України у галузі цивільної авіації до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, встановлення загальних правил та процедур організації та надання обслуговування повітряного руху цивільної авіації Державіаслужбою України були прийняті Авіаційні правила України «Організація повітряного руху», які «встановлюють вимоги щодо забезпечення обслуговування повітряного руху (далі - ОПР) шляхом організації повітряного руху та застосування визначених операційних процедур у повітряному просторі України та на цивільних аеродромах (аеродромах спільного використання) України» [3]. Вимоги цих Авіаційних правил базуються на Правилах аеронавігаційного обслуговування «Організація повітряного руху» Міжнародної організації цивільної авіації (Doc 4444 ICAO) [18], застосовуються разом з вимогами Авіаційних правил України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України» [1], доповнюють та роз'яснюють вимоги щодо ОПР, зазначені у Авіаційних правилах України «Обслуговування повітряного руху» [2]. Аналізуючи зміст зазначених нормативних актів, можна узагальнити, що організація повітряного руху – це система заходів, що забезпечують високий рівень безпеки повітряного руху, необхідний рівень гнучкості використання повітряного простору та дають можливість вирішувати завдання щодо ефективного використання повітряного простору країни різними його користувачами. Система організації повітряного руху (АТМ) «забезпечує організацію повітряного руху шляхом спільної інтеграції людей, інформації, технологій, засобів і послуг,

які підтримуються повітряним і наземним та/або космічним зв'язком, навігацією і спостереженням» [3]. АТМ включає в себе такі елементи як управління повітряним простором, обслуговування повітряного руху та організацію потоків повітряного руху. При цьому «усі елементи системи організації повітряного руху функціонально сумісні між собою» [11, с. 17].

**Висновки.** Проведене дослідження міжнародно – правового забезпечення організації повітряного руху дозволяє зробити висновки, що чинні стандарти та рекомендована практика ІКАО, правила та процедури інших міжнародних авіаційних організацій щодо організації повітряного руху є базою для забезпечення безпеки польотів, в цілому безпеки цивільної авіації на сучасному етапі її функціонування; мінімізує ризики аварій і катастроф; забезпечує взаємодію між авіакомпаніями та службами повітряного руху різних країн; сприяє оптимізації повітряного руху та ефективності польотів, підвищенню ефективності використання повітряного простору, що своєю чергою знижує витрати авіакомпаній і підвищує рівень обслуговування пасажирів. Тому вважаємо, що такі міжнародні стандарти та рекомендації повинні більш повно враховуватися всіма державами – членами ІКАО під час формування та оновлення власного національного законодавства задля забезпечення безпеки, ефективності та стабільності авіаційної діяльності і використання повітряного простору в умовах глобалізації, швидкого технологічного розвитку, а також з урахуванням сучасних загроз та ризиків.

### *Література*

1. Авіаційні правила України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», затверджені наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 06 лют. 2017 року № 66/73. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0654-17#n18>.
2. Авіаційні правила України «Обслуговування повітряного руху», затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 16 квіт. 2019 року № 475. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0727-19#n16>.
3. Авіаційні правила України «Організація повітряного руху», затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 19 груд.

2021 року № 1920. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0165-22#Text>.

4. «Acquis ЄС у сфері цивільної авіації та перспективи адаптації законодавства України у світлі підписання та набуття чинності Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС». URL: <https://just-dnipro.gov.ua/files/upload/files/201409230000007272.doc>.

5. Гаврилова Ю.Ю. Особливості становлення правового регулювання міжнародних повітряних сполучень в рамках ЄС у період 1987 – 1997 років. *Науковий вісник Ужгородського університету. 2021. Серія: Право. Випуск 15.* С. 151 – 154.

6. Глобальний аеронавігаційний план ІКАО на 2016-2030 роки (ICAO GANP). Монреаль, Канада, 2018. URL: [https://www.icao.int/publications/Documents/9750\\_cons\\_ru.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9750_cons_ru.pdf).

7. Гришко А.В. Організація повітряного руху: актуальні проблеми правового забезпечення. *Український дослідницький простір в умовах війни: адаптація й перезавантаження технічних і юридичних наук.* Харків – Рига, 2022. С. 65 – 69.

8. Григоров О.М. Деякі аспекти міжнародно – правового забезпечення функціонування основних аеронавігаційних зон. *Держава та регіони. Серія: Право, 2021, № 3(73).* С. 106 -110.

9. Дараганова Н.В. Дискусійні питання класифікації суб'єктів адміністративного права (на прикладі екіпажу повітряного судна України). *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право. 2010. № 4(8).* С. 227-232.

10. Європейський майстер-план з ОрПР (European ATM Master Plan). SESAR Joint Undertaking, 2019. URL: [https://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/other/call-doc-annexes/jtis/call-doc-annex\\_h2020-sesar-2020-1\\_atm-master-plan\\_european](https://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/other/call-doc-annexes/jtis/call-doc-annex_h2020-sesar-2020-1_atm-master-plan_european).

11. Жмур Н.В. Правове регулювання повітряних мереж міжнародних транспортних коридорів в Україні. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право».* К.: НАУ, 2017. № 2(43). С. 13-18.

12. Імплементативний регламент комісії (ЄС) 2017/373 від 1 бер. 2017 р. про встановлення загальних вимог для провайдерів організації повітряного руху/аеронавігаційного обслуговування та інших функцій мережі організації повітряного руху та нагляду за ним. *Офіційний вісник Європейського Союзу. 08.03.2017.* URL:

<https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/ implementatsiyniy-reglament-komisii-es-2017373.pdf>.

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

14. Опис додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. *Платформа ефективного регулювання.* URL: <https://regulation.gov.ua/documents/id89983>.

15. Поліщук І.В., Гурін А.В. Цілі сталого розвитку у сфері безпеки авіаційного транспорту: міжнародний та національний рівень правового регулювання. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: Збірник наукових праць.* К.: НАУ, 2023. № 4(69). С. 21-29.

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

17. Правила аеронавігаційного обслуговування «Організація повітряного руху» Міжнародної організації цивільної авіації (Дос 4444 «Air Traffic Management» ІКАО). URL: <https://www.google.com/search?q=12>.

18. Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_004-21#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_004-21#Text).

19. Черній Є.В. Значення міжнародних організацій у розробці і регулюванні міжнародно – правових норм з метою безпечного функціонування цивільної авіації. *Часопис Київського університету права, 2023. № 44,* с. 263-270.

### Reference

1. Aviatsiyni pravyla Ukrainy «Zahal'ni pravyla pol'otiv u povitryanomu prostori Ukrainy», zatverdzeni nakazom Derzhavnoyi aviatsiynoyi sluzhby Ukrainy, Ministerstva oborony Ukrainy vid 06 lyut. 2017 roku № 66/73. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0654-17#n18>.

2. Aviatsiyni pravyla Ukrainy «Obsluhovuvannya povitryanoho rukhu», zatverdzeni nakazom Derzhavnoyi aviatsiynoyi sluzhby Ukrainy vid 16 kvit. 2019 roku № 475. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0727-19#n16>.

3. Aviatsiyni pravyla Ukrainy «Orhanizatsiya povitryanoho rukhu», zatverdzeni nakazom Derzhavnoyi aviatsiynoyi sluzhby Ukrainy vid 19 hrud. 2021 roku № 1920. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0165-22#Text>.

4. «Acquis YES u sferi tsyvil'noyi aviatsiyi ta perspektyvy adaptatsiyi zakonodavstva Ukrainy u svitli pidpysannya ta nabuttya chynnosti Uhody pro spil'nyy aviatsiynyy prostir mizh Ukrainoyu ta YES». URL: <https://just-dnipro.gov.ua/files/upload/files/201409230000007272.doc>.

5. Havrylova YU.YU. Osoblyvosti stanovlennya pravovoho rehulyuvannya mizhnarodnykh povitryanykh spoluchen' v ramkakh YES u period 1987 – 1997 rokiv. *Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho universytetu. 2021. Seriya: Pravo. Vypusk 15.* S. 151 – 154.

6. Hlobal'nyy aeronavhatsiynyy plan ICAO na 2016-2030 roky (ICAO GANP). Montreal, Kanada, 2018. URL: [https://www.icao.int/publications/Documents/9750\\_cons\\_ru.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9750_cons_ru.pdf).

7. Hryshko A.V. Orhanizatsiya povitryanoho rukhu: aktual'ni problemy pravovoho zabezpechennya. *Ukrayins'kyi doslidnyts'kyi prostir v umovakh viyny: adaptatsiya y Perezavantazhennya tekhnichnykh i yurydychnykh nauk.* Kharkiv – Ryha, 2022. S. 65 – 69.

8. Hryhorov O.M. Deyaki aspekty mizhnarodno – pravovoho zabezpechennya funktsionuvannya osnovnykh aeronavhatsiynykh zon. *Derzhava ta rehiony. Seriya: Pravo, 2021, № 3(73).* S. 106 -110.

9. Darahanova N.V. Diskusiyni pytannya klasyfikatsiyi sub'yektiv administratyvnoho prava (na prykladi ekipazhu povitryanoho sudna Ukrainy). *Visnyk NTUU «KPI». Politolohiya. Sotsiolohiya. Pravo. 2010. № 4(8).* S. 227-232.

10. Yevropeys'kyi mayster-plan z OrPR (European ATM Master Plan). SESAR Joint Undertaking, 2019. URL: [https://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/other/call-doc-annexes/jtis/call-doc-annex\\_h2020-sesar-2020-1\\_atm-master-plan\\_european](https://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/other/call-doc-annexes/jtis/call-doc-annex_h2020-sesar-2020-1_atm-master-plan_european).

11. Zhmur N.V. Pravove rehulyuvannya povitryanykh merezh mizhnarodnykh transportnykh korydoriv v Ukraini. *Naukovi pratsi Natsional'noho aviatsiynoho universytetu. Seriya:*

*Yurydychnyy visnyk «Povitryane i kosmichne pravo».* K.: NAU, 2017. № 2(43). S. 13-18.

12. Implementatsiynyy rehlement komisiyi (YES) 2017/373 vid 1 berez. 2017 r. pro vstanovlennya zahal'nykh vymoh dlya provayderiv orhanizatsiyi povitryanoho rukhu/ aeronavhatsiynoho obsluhovuvannya ta inshykh funktsiy merezhi orhanizatsiyi povitryanoho rukhu ta nahlyadu za nym. *Ofitsiynyy visnyk Yevropeys'koho Soyuzu. 08.03.2017.* URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/Implementatsiyniy-reglament-komisii-es-2017373.pdf>.

13. Konventsiya pro mizhnarodnu tsyvil'nu aviatsiyu (Doc 7300), pidpysana u m. Chykhah 7 hrud. 1944 r. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text).

14. Opys dodatkov do Konventsiyi pro mizhnarodnu tsyvil'nu aviatsiyu 1944 r. Platforma efektyvnoho rehulyuvannya. URL: <https://regulation.gov.ua/documents/id89983>.

15. Polishchuk I.V., Huryn A.V. Tsili staloho rozvytku u sferi bezpeky aviatsiynoho transportu: mizhnarodnyy ta natsional'nyy riven' pravovoho rehulyuvannya. *Naukovi pratsi Natsional'noho aviatsiynoho universytetu. Seriya: Yurydychnyy visnyk «Povitryane i kosmichne pravo»: Zbirnyk naukovykh prats'.* K.: NAU, 2023. № 4(69). S. 21-29.

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

17. Pravyla aeronavhatsiynoho obsluhovuvannya «Orhanizatsiya povitryanoho rukhu» Mizhnarodnoyi orhanizatsiyi tsyvil'noyi aviatsiyi (Doc 4444 «Air Traffic Management» ICAO). URL: <https://www.google.com/search?q=12>.

18. Uhoda mizh Ukrainoyu, z odniyei storony, ta Yevropeys'kym Soyuzom i yoho derzhavamy-chlenamy, z inshoyi storony, pro spil'nyy aviatsiynyy prostir. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_004-21#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_004-21#Text).

19. Cherniy YE.V. Znachennya mizhnarodnykh orhanizatsiy u rozrobsi i rehulyuvanni mizhnarodno – pravovykh norm z metoyu bezpechnoho funktsionuvannya tsyvil'noyi aviatsiyi. *Chasopys Kyivsk'oho universytetu prava, 2023. № 44, s. 263-270.*

Inna Polishchuk, Sofia Sirenko

## INTERNATIONAL LEGAL SUPPORT FOR AIR TRAFFIC MANAGEMENT

National Aviation University  
Lubomyr Huzar Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine  
E-mails: inna.polishchuk@npp.nau.edu.ua, 6907648@stud.nau.edu.ua

**Purpose:** to identify and analyse the peculiarities of modern international legal support for air traffic management and to assess its implementation in the system of national regulatory and legal regulation. **Research methods:** the methodological basis of the study is based on general scientific methods of scientific knowledge: system-functional, formal-logical, comparative, dialectical, statistical, forecasting and others; as well as special legal methods: comparative legal, formal legal, classification method and others. **Results:** the article proves that air traffic management, as a dynamic, integrated management of air traffic and airspace, is currently one of the most important components among the mandatory ground support facilities required for the safe and efficient operation of air traffic, the current ICAO standards and recommended practices, rules and procedures of other international aviation organisations on air traffic management are the basis of international legal support for air traffic, which are established to ensure flight safety and, in general, the safety of civil aviation at the current stage of its functioning; minimising the risk of accidents and disasters; ensuring cooperation between airlines and air traffic services of different countries; promoting air traffic optimisation and flight efficiency, increasing the efficiency of airspace use, which in turn reduces airlines' costs and improves passenger service. Therefore, such international standards and recommendations should be more fully taken into account by all ICAO Member States when formulating and updating their national legislation to ensure the safety, efficiency and stability of aviation activities and the use of airspace in the context of globalisation, rapid technological development, as well as taking into account current threats and risks. **Discussion:** international legal support of air traffic, study of problems related to improvement and modernisation of its regulation is a key factor for ensuring international security, efficiency and stability of aviation activities related to the use of airspace in the context of globalisation and rapid technological development. After all, innovations in aviation technology require updating and harmonising regulatory legal standards to integrate new systems and ensure their compatibility with existing ones. At the same time, the international legal framework for air traffic management involves complex political and legal issues related to the sovereignty of states, flight rights, the legal regime of airspace, etc. Research in this area allows us to better understand current challenges and opportunities, contribute to the development of more efficient and safer regulatory systems, and formulate policies that meet the interests of all participants in the international aviation market.

**Key words:** air traffic; air traffic; air traffic organization; air traffic services; air traffic management; organisation of air traffic flows; air traffic control system capacity; ICAO standards and recommendations.

Стаття надійшла до редакції 22.05.2024