

**Григорів О. М.**<https://orcid.org/0000-0003-4292-8803>

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

## МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОЛЬОТІВ У МІЖНАРОДНОМУ (ВІДКРИТОМУ) ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРИ

*На початку XX ст. передові технології в авіаційній сфері та бурхливий розвиток авіаційної техніки після завершення Першої світової війни поставили питання про необхідність правової регламентації повітряних польотів як в суверенному, так і в міжнародному (відкритому) повітряному просторі. Насамперед, це стосувалося міжнародно-правових стандартів польотів в міжнародному (відкритому) повітряному просторі, Вперше вони були закріплені в положеннях Чиказької конвенції 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію та Женевської конвенції 1958 р. про відкрите море. Ст. 12 Чиказької конвенції 1944 р. визначала міжнародно-правові зобов'язання держав-учасниць конвенції щодо дотримання правил польотів цивільних літаків над відкритим морем, закріплених у чинних регламентах згідно конвенції і відповідальність держав за їх порушення. Надалі п. 4 ст. 2 Женевської конвенції 1958 р. про відкрите море, який регламентував свободу відкритого моря, урегулював свободу літати над відкритим морем. Універсальні міжнародно-правові визначення правового статусу і режиму використання повітряного простору, розташованого над відкритим морем, для польотів в тому числі цивільної авіації були кодифіковані в Конвенції ООН 1982 р. з морського права.*

*Принцип свободи польотів повітряних суден, як цивільних, так і державних, регламентований п. б ст. 87 Конвенції ООН 1982 р. з морського права, покладено в основу сучасної аеронавігації в міжнародному (відкритому) повітряному просторі. Водночас свобода польотів у повітряному просторі, розташованому над відкритим морем, не є абсолютною і розглядається з урахуванням норм міжнародного повітряного і міжнародного морського права. Тобто, використання цього простору, який розглядається як територія з міжнародним режимом, здійснюється на основі правил, закріплених, насамперед, в Додатках I та II до Чиказької конвенції 1944 р. та положеннях Конвенції ООН 1982 р. з морського права. Активізація міжнародних трансконтинентальних польотів в міжнародному (відкритому) повітряному просторі потребує всебічних досліджень теоретичних і практичних аспектів, пов'язаних із забезпеченням ефективності і безпеки міжнародного повітряного транспорту.*

**Ключові слова:** міжнародний (відкритий) повітряний простір, свобода польотів, цивільні повітряні судна, райони повітряної інформації, обслуговування повітряного руху.

**Постановка проблеми.** Ефективне використання найбільш сучасного і технологічного (на сьогодні) виду транспорту – повітряного транспорту – неможливе без належного правового забезпечення його функціонування. Як відомо, 2/3 поверхні нашої планети вкриті водами Світового океану, а отже міжнародні повітряні сполучення здійснюються не лише в суверенному повітряному просторі, розташованому над територією держав світу, але й у повітряному просторі над відкритим морем. Тому необхідність чіткого дотримання існуючих міжнародно-правових засад щодо організації повітряного руху в міжнародному (відкритому) повітряному просторі, їх

доповнення і оновлення є глобальною метою міжнародного співтовариства у сфері авіації.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Теоретичні і практичні питання міжнародно-правового регулювання польотів повітряних суден в міжнародному (відкритому) повітряному просторі розглядалися в працях таких вітчизняних і зарубіжних фахівців, як В. Буткевич, М. Раскалей, В. Рижий, С. Хом'яченко, Є Єршов, Я. Добідовська, М. Milde, N. Grief, R. Abeyratne, F. Schubert, S. Jaffe та ін.

**Постановка завдання.** Метою статті є аналіз існуючих міжнародно-правових режимів використання міжнародного (відкритого) повітряного

простору, в тому числі особливостей польотів повітряних суден в повітряному просторі, в зоні архіпелажних вод, міжнародних проток і каналів.

**Виклад основного матеріалу.** Міжнародний (відкритий) повітряний простір – це повітряний простір, який розташований над відкритим морем, міжнародними протоками, архіпелажними водами та Антарктикою [8, с. 2]. Згідно з нормами сучасного міжнародного права, основним із основних принципів його використання є свобода для польотів повітряних суден усіх держав [3]. Цей принцип виник спочатку як міжнародно-правовий звичай, а наразі закріплений в універсальних міжнародних договорах – Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., Женевській конвенції про відкрите море 1958 р., Конвенції ООН з морського права 1982 р.

Зазначений принцип передбачає право будь-якої держави здійснювати вільні та безперешкодні польоти повітряних суден, чому не повинні чинитися жодні перешкоди. За загальним правилом, здійснення польотів у міжнародному повітряному просторі може відбуватися як по встановлених повітряних трасах, так і поза ними [2, с. 131].

Водночас свобода польотів не є абсолютною й реалізується державами з урахуванням основних принципів міжнародного повітряного права та інтересів інших держав при реалізації ними свободи польотів у відкритому повітряному просторі. Держави на засадах рівності мають право: здійснювати юрисдикцію щодо повітряних суден, які мають національність держави реєстрації; забезпечувати безпеку польотів військових і цивільних літальних апаратів у повітряному просторі, розташованому над винятковою економічною зоною держави і районами відкритого моря, відповідальність щодо обслуговування яких покладена на відповідну державу; застосовувати для обслуговування польотів аеронавігаційні та радіотехнічні засоби; проводити наукові дослідження; здійснювати спостереження за обстановкою на морі для сприяння діяльності науково-дослідних, промислових, торгових та інших суден [4, с. 129–131].

На польоти над відкритим (міжнародним) повітряним простором поширюються загальні принципи щодо правил польотів, передбачені ст. 12 Чиказької конвенції 1944 р. Ними передбачено, що, по-перше, кожна договірна держава зобов'язується вживати заходів для забезпечення того, щоб повітряне судно, яке має її національний знак, де б воно не знаходилося, дотримувалося чинних у даному місці правил і регламенту стосовно польотів і маневрування повітряних суден.

По-друге, кожна договірна держава зобов'язується підтримувати максимально можливу однаковість своїх власних правил у цій галузі та правил, які встановлюються час від часу на підставі Чиказької конвенції. По-третє, у міжнародному повітряному просторі чинними є правила, встановлені згідно з Чиказькою конвенцією [7, с. 17], а держави не мають права перешкоджати одна одній користуватися свободою польотів у міжнародному повітряному просторі та зобов'язані дотримуватись правил польотів, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації ІКАО в Додатку 2 до Чиказької конвенції.

За своєю юридичною природою повітряний простір над відкритим морем суттєво не відрізняється від відкритого моря, що вказує на єдність правового статусу відкритого моря і розташованого над ним повітряного простору. Тому такий повітряний простір є настільки ж відкритим і вільним, як і саме це море. Відтак усі держави, незалежно від того, є вони прибережними чи ні, мають право вільно, тобто без дозволу будь-кого, виконувати польоти над відкритим морем, водночас не набуваючи щодо цього повітряного простору суверенних прав. Статус відкритого моря дозволяє вільно здійснювати не тільки польоти повітряних суден, але й інші види діяльності: проведення наукових досліджень, вивчення метеорологічної обстановки й стану навколишнього середовища, запуск і повернення космічних об'єктів тощо.

При користуванні свободами, що діють над відкритим морем, прибережні держави зобов'язані дотримуватись правил польотів, рекомендованих ІКАО: запобігати забрудненню повітряного простору; запобігати інцидентам у повітряному просторі; сприяти організації пошуку і рятування повітряних суден, які зазнали лиха; не допускати польотів своїх повітряних суден без розпізнавальних знаків.

У зв'язку з тим, що відповідальність за обслуговування повітряного руху (*дали* – ОПР) над міжнародним повітряним простором покладена на держави, встановлено райони польотної інформації (*дали* – РПІ) – ділянки повітряного простору, за оперативний контроль над якими відповідає та чи інша держава згідно з правилами ІКАО. У Додатку 2 до Чиказької конвенції РПІ визначено як «повітряний простір певних розмірів, в межах якого забезпечується польотно-інформаційне обслуговування та аварійне сповіщення» [11, с. 17].

ОПР у міжнародному (відкритому) повітряному просторі здійснюється згідно з Додатком 11

до Чиказької конвенції. Договірна держава, відповідальна за ОПР, може застосовувати положення Додатка 11 таким же чином, як і щодо повітряного простору, який знаходиться під її юрисдикцією [5, с. 11, 35]. Відповідно, держави, які повідомили про відмінності між своїми внутрішніми правилами ОПР та Стандартами і рекомендованими практиками (САРП) ІКАО, можуть, згідно з положеннями ст.ст. 37-38 Чиказької конвенції, поширювати внутрішні правила на повітряний простір над районами відкритого моря, на які поширюється їхня відповідальність за ОПР.

РПП встановлюються на підставі регіональних аеронавігаційних угод, які схвалює Рада ІКАО. Відповідно до цих угод прибережні держави здійснюють в РПП відповідний контроль і надають необхідну екіпажам повітряних суден польотну інформацію згідно з нормами Додатка 11 до Чиказької конвенції. РПП поділяють на чотири основні категорії:

1) консультативний повітряний простір (повітряні судна забезпечуються органами ОПР прибережної держави польотною інформацією й обслуговуються диспетчерської службою з метою оптимального розосередження повітряних суден у даному районі);

2) контрольований повітряний простір (район над відкритим морем, де органи ОПР прибережної держави контролюють рух повітряних суден за встановленими маршрутами з метою запобігання зіткнень між ними);

3) небезпечні зони для польотів (повітряний простір над відкритим морем, у межах якого в певні періоди може виникати небезпека для польотів повітряних суден у зв'язку з діяльністю держав військового характеру – випробування ракет, навчальні стрільби тощо); при цьому не існує жодних обмежень для пілотів щодо польотів у небезпечній зоні, а призначення таких секторів повітряного простору полягає виключно в тому, щоб підвищити обізнаність екіпажів про існування конкретних ризиків. Рішення про вхід у небезпечну зону ухвалює сам пілот [12, с. 108];

4) зони обмеженого режиму польотів, які встановлюються державою на чітко визначений нетривалий час при інформуванні інших держав, переважно для випробування міжконтинентальних ракет [11, с. 56].

РПП держави, що має вихід до моря, складається з повітряного простору над її сухопутною і морською територією та ділянок міжнародного повітряного простору, щодо яких ця держава взяла відповідальність з ОПР. РПП великих дер-

жав може бути поділено на низку регіональних РПП. ІКАО надає сприяння в процесі узгодження кордонів РПП всіх регіонів. При цьому держави прагнуть встановити межі РПП відповідно до меж виняткових економічних зон або континентальних шельфів, оскільки в такому випадку не виникає юрисдикційних суперечностей.

Прибережні держави у встановлених для них РПП визначають структуру повітряного простору та здійснюють ОПР, тобто виділяють необхідні обсяги повітряного простору для безпечного здійснення різної діяльності, включаючи перевезення пасажирів і вантажів, діяльність військового характеру, проведення пошуково-рятувальних робіт, будівництва установок і споруд, розвідки живих і неживих ресурсів, морських наукових досліджень тощо.

Використання цивільною авіацією повітряного простору в зоні міжнародних проток регулюють норми Частини III Конвенції ООН з морського права 1982 р., згідно з якими до таких зон віднесено протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства між однією частиною відкритого моря або виключної економічної зони та іншою частиною відкритого моря або виключної економічної зони. Всі повітряні судна користуються правом транзитного перельоту над цією територією, мають здійснювати його безперервно й швидко, дотримуватися правил польоту, встановлених ІКАО (ст. 39 Конвенції 1982 р.) [1, с. 40]. Виконання цих вимог не виключає проходження протоку з метою входу, виходу або повернення з території держави, яка межує з протокою, при дотриманні умов входу на територію такої держави (ст. 38). До інших обов'язків повітряних суден під час транзитного польоту міжнародними протоками і каналами віднесено наступні (ст. 39):

а) утримуватися від будь-якої загрози силою або її застосування проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності держав, що межують з протокою, або діяти будь-яким іншим чином у порушення принципів міжнародного права, закріплених у Статуті ООН 1945 р.;

б) утримуватися від будь-якої діяльності, крім тієї, яка притаманна звичайному порядку безперервного і швидкого транзиту повітряних суден, за винятком випадків, коли така діяльність викликана обставинами непереборної сили або лихом;

в) дотримуватися загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики, що стосуються безпеки на морі, включаючи видані Міжнародною морською організацією Міжнародні

правила попередження зіткнень на морі 1972 р., з наступними змінами;

г) дотримуватись загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики запобігання, скорочення та збереження під контролем забруднення з суден;

г) постійно контролювати радіочастоти, виділені компетентним органом з контролю за повітряним рухом, призначеним у міжнародному порядку, або відповідні міжнародні частоти, виділені для передачі сигналів лиха [9, с. 74].

Протокові держави, своєю чергою, не повинні перешкоджати або призупиняти транзитний проліт повітряних суден, мають оприлюднювати відому їм інформацію про будь-яку небезпеку для польоту. Хоча припротокові держави й не мають права перешкоджати транзитному польоту над протоками, оскільки йдеться про транзит через територію, яка підпадає під суверенітет прибережної держави, то свобода судноплавства повинна підпорядковуватися низці обмежувальних правил, спрямованих на захист інтересів прибережної держави та забезпечення безпеки плавання.

Слід відзначити, що у випадку, якщо протока утворюється островом держави, яка межує з протокою та континентальною частиною держави, то транзитний переліт не застосовується, якщо в сторону моря від острова є такий же зручний з точки зору навігаційних і гідрографічних умов шлях у відкритому морі або у виключній економічній зоні.

Нарешті варто вказати, що режим перельоту через протоки, які використовуються для міжнародного судноплавства, не зачіпає в інших відношеннях ані правового статусу вод, що утворюють такі протоки, ані здійснення державами, що межують з протоками, їхнього суверенітету або юрисдикції над такими водами, повітряним простором над ними, їхнім дном та надрами (ст. 34 Конвенції 1982 р.).

Для низки міжнародних проток і каналів створено спеціальний правовий режим. Конвенція про режим чорноморських проток 1936 р. (Конвенція Монтьєро) встановила порядок польотів над протоками Босфор і Дарданелли: для здійснення нерегулярних польотів потрібно попередити Туреччину за три дні до польоту, регулярних – загальне повідомлення про дати польотів.

Правовий режим Магелланової протоки регулюється Договором між Чилі та Аргентиною про Магелланову протоку 1881 року. В подальшому, після виникнення й розвитку авіації, відповід-

них змін до цього договору внесено не було. Відтак, польоти цивільної авіації над Магеллановою протокою є предметом угод про управління повітряним рухом між Чилі та Аргентиною, які охоплюють всю територію Патагонії. Ці угоди, що їх періодично укладають органи управління авіацією двох держав, мають технічний характер [6, с. 98].

Суттєві особливості притаманні режиму польотів над архіпелажними водами. Відповідно до ст. 46 Конвенції ООН з морського права 1982 р., поняття «архіпелаг» означає групу островів, включаючи частини островів, що з'єднують їхні води та інші природні утворення, які становлять єдине географічне, економічне і політичне ціле або історично вважаються таким. Конвенція (ст. 47–48) визначає правила вимірювання архіпелажних вод, тобто ширини територіального моря, прилеглої зони, виключної економічної зони і континентального шельфу архіпелагу. Суверенітет держави-архіпелагу поширюється на повітряний простір над архіпелажними водами (ст. 49).

Держава-архіпелаг може встановлювати морські коридори і розташовані над ними повітряні коридори, прийнятні для безперервного та швидкого проходу іноземних суден через її архіпелажні води й прилегле територіальне море, а також польоту іноземних літальних апаратів над ними. При цьому всі літальні апарати користуються правом польоту такими повітряними коридорами з метою безперервного, швидкого і безперешкодного транзиту з однієї частини відкритого моря або виключної економічної зони до іншої частини відкритого моря або виключної економічної зони. Якщо повітряні коридори не встановлено, то повітряні судна мають право слідувати повітряними коридорами над архіпелажними водами, які зазвичай використовують для виконання міжнародних польотів (ст. 53 Конвенції 1982 р.).

Антарктика відкрита для польотів цивільних повітряних суден усіх держав світу. Військові літальні апарати, з огляду на вимоги ст. I і ст. VIII Договору про Антарктику 1959 р. про заборону будь-яких заходів військового характеру на цій території, можуть використовуватись лише для наукових досліджень та в інших мирних цілях.

Стосовно Антарктики принцип свободи польотів передбачає свободу будь-яких правомірних видів діяльності шляхом використання літальних апаратів для всіх держав світу. Зокрема йдеться про право безперешкодного здійснення польотів цивільних і державних повітряних суден; про

здійснення юрисдикції держави над її повітряними суднами та їхніми екіпажами; про застосування аеронавігаційних засобів для контролю й управління польотами повітряних суден з метою забезпечення безпеки; про спостереження з повітряних суден за обстановкою на морі в інтересах науково-дослідних, промислових, торгових та інших морських суден. При цьому спеціальних правил здійснення польотів у Договорі про Антарктику не закріплено, застосовуються правила ІКАО [10, с. 237].

**Висновки.** Проведене дослідження основних міжнародно-правових стандартів щодо використання міжнародного (відкритого) повітряного простору дозволяє зробити наступні висновки.

Базовим підґрунтям правового режиму польотів в міжнародному (відкритому) повітряному просторі є положення ст. 87 Конвенції ООН 1982 р. з морського права, де закріплено шість основних свобод відкритого моря, серед яких свобода польотів як цивільних, так і державних повітряних суден, виходячи з розуміння визначеної класифікації повітряних суден згідно ст. 3 Чиказької конвенції 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію. На жаль, ст. 88 Конвенції ООН 1982 р.

з морського права. Яка передбачає резервування відкритого моря для мирних цілей, залишається, на нашу думку, нормою-ідеалом.

У свою чергу Чиказька конвенція 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію лише в ст. 12 визначає права і обов'язки держав-учасниць щодо регламентації польотів повітряних цивільних суден, які мають їх «національності», в міжнародному (відкритому) повітряному просторі.

Основні правові приписи щодо використання цього повітряного простору закріплені в Додатках 2 та 11 до Чиказької конвенції. Однак, як відомо, однією з найактуальніших проблем сучасного міжнародного повітряного права є питання юридичної обов'язковості Додатків до Чиказької конвенції, а також спірність правової природи стандартів рекомендованої практики (САРП) ІКАО. В ситуації, що склалася, питання правової регламентації польотів в міжнародному (відкритому) повітряному просторі, залишаються актуальними і в наш час і, безумовно, потребують додаткових теоретичних досліджень, спрямованих також на розробку більш детальних міжнародно-правових моделей використання повітряного простору над відкритим морем.

#### Список літератури:

- Кузнецов С. О., Аверочкина Т. В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4 (6). С. 31–47.
- Міжнародне право / За ред. М. В. Буроменського. К.: Юрінком Інтер, 2006. 336 с.
- Хом'яченко С. І., Єряшов Є. К. Правове регулювання використання повітряного простору повітряними суднами. *Сучасні тенденції розбудови правової держави в Україні та світі* : матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Житомир, 10 квітня 2014 р.). Житомир, 2014. С. 187–189.
- Abeyratne R. Strategic Issues in Air Transport: Legal, Economic and Technical Aspects. Springer. 2012. 424 p.
- Air Traffic Services. ICAO Annex 11. *International Civil Aviation Organization*. 2016. 144 p.
- Caminos H., Cogliati-Bantz V. P. The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions. Cambridge University Press, 2014. 515 p.
- Convention on International Civil Aviation, Done at Chicago on the 7th Day of December 1944. PICA0. 1945. 61 p.
- International Airspace and Civil/Military Cooperation. International Civil Aviation Organization. 2015. ATM/SG/6. P. 2.
- International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972. *Lloyd's Register or International Maritime Organization*. 2009. 74 p.
- Jaffe S. Steven D. Airspace Closure and Civil Aviation: A Strategic Resource for Airline Managers. Routledge, 2016. 302 p.
- Rules of the Air. Annex 2 to the Chicago Convention. *International Civil Aviation Organization*. 2016. 104 p.
- Schubert F. Air navigation. Routledge Handbook of Public Aviation Law. Routledge, 2017. 373 p.

#### Grygorov O. M. INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF FLIGHTS IN INTERNATIONAL (OPEN) AIR SPACE

*At the beginning of the 20th century, advanced technologies in the aviation sector and the rapid development of aviation technology after the end of the First World War raised the question of the need for legal regulation of air flights both in sovereign and international (open) airspace. First of all, this concerned international legal standards for flights in international (open) airspace. They were first enshrined in the provisions of the 1944 Chicago Convention on International Civil Aviation and the 1958 Geneva Convention on the High Seas.*

*Article 12 of the 1944 Chicago Convention defined the international legal obligations of the States Parties to the Convention regarding compliance with the rules of flight of civil aircraft over the high seas, enshrined in the current regulations under the Convention and the responsibility of States for their violation. Further, paragraph 4 of Art. 2 of the 1958 Geneva Convention on the High Seas, which regulated the freedom of the high seas, regulated the freedom to fly over the high seas. Universal international legal definitions of the legal status and regime of use of airspace located over the high seas for flights, including civil aviation, were codified in the 1982 UN Convention on the Law of the Sea.*

*The principle of freedom of flight of aircraft, both civil and state, regulated by paragraph b of Article 87 of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, is the basis of modern air navigation in international (open) airspace. At the same time, freedom of flight in airspace located over the high seas is not absolute and is considered taking into account the norms of international air and international maritime law. That is, the use of this space, which is considered as a territory with an international regime, is carried out on the basis of the rules enshrined, primarily, in Annexes 1 and 11 to the Chicago Convention of 1944 and the provisions of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea. The activation of international transcontinental flights in international (open) airspace requires comprehensive research into theoretical and practical aspects related to ensuring the efficiency and safety of international air transport.*

**Keywords:** *international (open) airspace, freedom of flight, civil aircraft, air information regions, air traffic services.*

Дата першого надходження статті до видання: 24.02.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 20.03.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 11.05.2026