

## КЛАСИФІКАЦІЯ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Національний авіаційний університет  
проспект Космонавта Комарова, 1, 03680, Київ, Україна  
E-mail: pokhilenko.i@gmail.com

**Мета:** здійснення узагальнення та систематизації підходів до класифікації авіаційної діяльності, виділення значимих критеріїв класифікації з позиції їх важливості для формування механізмів у цій сфері. **Методи дослідження:** використання діалектичного методу пізнання дозволило концентрувати накопичені наукові знання та практику застосування законодавства щодо класифікації авіаційної діяльності. **Результати:** на підставі аналізу юридичної літератури, національного авіаційного законодавства запропонована авторська класифікація авіаційної діяльності. **Обговорення:** проблеми класифікації авіаційної діяльності, критерії класифікації авіаційної діяльності.

**Ключові слова:** авіація; авіаційна діяльність; класифікація авіаційної діяльності; транспорт.

**Постановка проблеми та її актуальність.** Євроінтеграційні тенденції зумовлюють інтерес до авіаційної діяльності в аспекті перспектив її подальшого розвитку. Вирішення цих завдань неможливе без регулюючого впливу держави. Тому Кабінетом Міністрів України 30 травня 2018 р. була схвалена Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (далі – Стратегія). Відповідно до цієї Стратегії з метою створення ефективно працюючого транспортно-го комплексу України та, як наслідок, досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу слід враховувати таку світову тенденцію, що притаманна транспорту як глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів. Стратегія також визначає перелік завдань, що необхідно виконати для розв'язання проблем забезпечення розвитку авіаційного транспорту та створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень, а саме: лібералізацію авіаційних перевезень, зокрема шляхом зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених авіапідприємств, пунктів та частот під час виконання польотів між Україною та країнами світу, підписання та реалізація Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС із одночасним прове-

денням двосторонніх переговорів щодо лібералізації авіаперевезень, організацію та використання повітряного простору України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), інших міжнародних авіаційних організацій та законодавства ЄС. Враховуючи викладене, питання щодо дослідження авіаційної діяльності та її класифікації є надзвичайно актуальними.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Частково науково-теоретична розробка цієї проблематики здійснювалась такими науковцями як І.В. Булгакова, О.А. Гусар, Н.В. Жмур, О.В. Клепікова, В.В. Костицький, Ю.В. Корнеєв, А.М. Новицький, Н.Б. Новицька, І.М. Сопілко, С.І. Хом'яченко, Ю.Л. Юринець. Проте, незважаючи на значні здобутки вчених у цій галузі, питання класифікації авіаційної діяльності потребують подальшого дослідження.

**Метою** статті є здійснення узагальнення та систематизації підходів до класифікації авіаційної діяльності, виділення значимих критеріїв класифікації з позиції їх важливості для формування механізмів у цій сфері.

Виклад основного матеріалу. Для усвідомлення сутності та призначення авіаційної діяль-

ності важливого теоретичного та практичного значення набуває її класифікація. Досліджуючи питання, присвячене класифікації авіаційної діяльності, слід керуватися положеннями Конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська) 1929 р., Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька) 1944 р., Конвенцією про визнання прав на повітряне судно (Женевська) 1948 р., Конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська) 1999 р., а також положеннями Повітряного кодексу України, Закону України «Про транспорт» тощо.

Розглядаючи класифікацію авіаційної діяльності, то сам термін «авіаційна діяльність» нами розуміється як організаційна, виробнича, наукова та інша діяльність юридичних осіб будь-якої організаційно-правової форми та фізичних осіб, спрямована на створення умов та використання повітряного простору за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів, що включає обслуговування повітряного руху, менеджмент повітряного простору 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 [1, с. 18].

Розпочнемо дослідження із національного класифікатора України ДК 009:2010 «Класифікація видів економічної діяльності», затвердженого наказом Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 11.10.2010 № 457 [2], (далі – Класифікатор), то там серед видів економічної діяльності виділяються: пасажирські або вантажні перевезення авіаційним або космічним транспортом, обприскування сільськогосподарських культур з повітря, капітальний ремонт літаків або авіадвигунів, діяльність аеропортів, реклама на авіаційному транспорті (писання у небі), аерофотозйомка. Слід відмітити, що результат економічної діяльності, відносно якого не можна встановити права власності, Класифікатор називає послугою. Послуги не підлягають продажу окремо від процесу їх виробництва. Мо-

мент завершення виробництва послуги збігається з моментом надання її споживачеві.

Досліджуючи наукові підходи, щодо класифікації послуг, слід звернути увагу на роботу Г.Д. Отнюкової, яка пропонує класифікувати послуги у різних сферах господарської діяльності за такими напрямками:

1) за строками – разові; строкові (протягом визначеного договором періоду часу); безстрокові;

2) за суб'єктивним складом – між юридичними особами (відносини щодо надання таких послуг мають форму оперативно-господарських зобов'язань) чи між госпрозрахунковими підрозділами юридичної особи (опосередковуються внутрішньогосподарськими зобов'язаннями);

3) з урахуванням характеру вчинених дій – фактичні та юридичні;

4) залежно від зв'язку зі сферою матеріального виробництва – послуги, що сприяють виробництву товарів, які користуються попитом на ринку (маркетинг, консалтинг); послуги із забезпечення належного технічного рівня виробництва (інжиніринг); послуги посередників, організацій транспорту і зв'язку, що сприяють поставці й збуту продукції виробника; послуги банків, фінансових брокерів; аудиторські послуги [3, с. 90].

Позитивним у запропонованій класифікації є виділення самодостатнього критерію, що дає змогу встановити взаємозв'язок послуг зі сферою виробництва.

Не менш важливим при дослідженні класифікації послуг є економічний аспект. Так, на думку, О.Б. Моргульця [4, с. 33-52], який надав доволі розгорнуту класифікацію, послуги можна систематизувати за такими критеріями: специфіка поняття «послуга», склад послуги: прості та складні, місце послуги у суспільному виробництві, роль у суспільстві та в інфраструктурі економіки, масовість клієнтури, матеріаломісткість послуг, характер витрат праці, комплексність надання послуг, зв'язок із процесом виробництва, призначення послуг, соціальний статус клієнтури, вид обслуговування, ступінь добровільності, віддаленість виробника і споживача послуг, періодичність надання, рівень комерціалізації послуг.

Цікавим у цьому аспекті є дослідження І. Киришнєрової [5, с. 15, 21], яка на підставі аналізу діяльності тридцяти авіакомпаній аналізувала взаємозв'язок між кількістю повітряних суден та видами послуг, які надаються авіакомпанією. В результаті чого прийшла до висновку, що найпоширенішою категорією є підприємства з невеликою кількістю повітряних суден, менше ніж 33, які пропонують вузький спектр послуг – менше ніж 5.

Досліджуючи вітчизняне законодавство, варто загадати Податковий кодекс України [6], який виділяє послуги з обслуговування повітряних суден, що виконують міжнародні рейси. Так, до послуг з обслуговування повітряних суден, які виконують міжнародні рейси, відносяться послуги, які комплексно необхідні та безпосередньо пов'язані з виконанням міжнародного рейсу, а саме:

1) обслуговування повітряних суден та пасажирів в аеропорту (посадка-зліт повітряного судна, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, забезпечення авіаційної безпеки, наднормативна стоянка повітряного судна);

2) послуги з наземного обслуговування повітряних суден та пасажирів у аеропортах;

3) оренда аеропортових приміщень у частині використання для обслуговування міжнародних рейсів (офіси, стійки реєстрації та інші службові приміщення, які орендуються авіаперевізниками, що виконують міжнародні рейси);

4) послуги персоналу з обслуговування повітряних суден.

Отже, можна прийти до висновку, що визначення видів послуг, як результатів економічної діяльності, відносно яких не можна встановити права власності, наявно в положеннях законодавства та частково досліджувалось у спеціальній літературі. Проте, не в повній мірі враховувалася специфіка класифікації авіаційної діяльності. Відтак, постає потреба у здійсненні подальшого дослідження авіаційної діяльності шляхом проведення її класифікації.

Надаючи класифікацію авіаційної діяльності, важливе значення в ній має критерій суб'єктності. Так, відповідно до ст. 1 Повітряного кодексу України [7] суб'єкт авіаційної діяльності – це фізичні та юридичні особи незале-

жно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації. До суб'єктів авіаційної діяльності наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Програми контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів» від 10.05.2007 № 493/13760 [8] відносить: авіаційне підприємство, аеропорт, аеродром, експлуатант, Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украерорух».

Досліджуючи поділ суб'єктів авіаційної діяльності слід згадати положення статті 32 Закону України «Про транспорт», де до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. Як бачимо, положення цієї статті носять комплексний характер, де окрім визначення підприємства повітряного транспорту, яке, ми вважаємо, є тотожним поняттю «авіаційне підприємство», міститься ще перерахування інших підприємств, установ та організацій незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. Проте, вважаємо за необхідне більш детально зупинитись на таких визначеннях як аеропорт, аеродром, експлуатант, Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украерорух».

Відповідно до ст. 1 Повітряного кодексу України аеропорт – комплекс споруд, призначених для приймання, відправлення повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень, що має для цих цілей аеродром, інші наземні споруди та необхідне обладнання. Так, станом на 03.11.2019 за даними Державної авіаційної служби [9] в Україні функціонує 20 аеропортів, із них в організаційно-правовій формі державного підприємства – 2 аеропорти (Державне Підприємство «Міжнародний Аеропорт Бориспіль» та Державне Підприємство «Міжнародний Аеропорт Львів» ім. Данила Галицького), решта – це

комунальні підприємства – 14 аеропортів, та товариства з обмеженою відповідальністю – 4 аеропорти.

У цій же статті 1 Повітряного кодексу України можемо знайти визначення аеродрому. Так, аеродром – поверхня земної або водної ділянки, на якій розміщені будівлі, споруди та обладнання, яка призначена повністю або частково для вильоту, прибуття та руху по цій поверхні повітряних суден. Продовжуючи розгляд дефініцій, слід згадати визначення експлуатанта, якою є юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден. Наступний суб'єкт авіаційної діяльності – Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украерорух». Більш детальну інформацію про це підприємство можна знайти в наказі Міністерства інфраструктури України від 12.03.2019 № 154 «Про затвердження Стратегічного плану розвитку Державного повітряного руху України на 2019-2023 роки» (далі – Стратегічний план розвитку). Метою Стратегічного плану розвитку є реалізація стратегічних цілей шляхом виконання завдань сформованих у плані. Украерорух є державним унітарним підприємством, яке діє як державне комерційне підприємство та входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України. Засновником Украероруху є держава в особі Міністерства інфраструктури України. Украерорух є основним провайдером надання послуг з аеронавігаційного обслуговування, яке здійснюється на всіх етапах польоту повітряних суден у повітряному просторі України та повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладено на Україну. Для того, щоб зрозуміти масштаби діяльності цього підприємства наведемо статистичні дані кількості польотів. Так, за 2018 рік це 300853 польоти, за 2017 рік – 253969 польотів, за 2016 рік – 214262 польоти, за 2015 рік – 234861 політ.

У науковій літературі існують різні підходи щодо класифікації суб'єктів авіаційної діяльності. Проте, найбільш вдалою вважаємо класифікацію О.В. Клепікової [10, с. 154-155]. Так, вона викоремлює дві групи суб'єктів авіаційної діяльності: ті, які мають статус експлуатанта (на-

приклад, авіаперевізник), та ті, які не мають статусу експлуатанта (наприклад, провайдери аеронавігаційного обслуговування). Набуття статусу експлуатанта пов'язано із забезпеченням можливості використовувати повітряне судно із різною метою. Якщо набуття статусу експлуатанта має цілеспрямований характер і зумовлює здійснення у подальшому комерційної господарської діяльності, такий експлуатант визначається як комерційний, ним може бути тільки суб'єкт господарювання.

За формою власності вона викоремлює суб'єктів авіаційної діяльності державної (державні аеропорти) і недержавної форми власності (комунальні аеропорти).

За ознакою наявності у власності суб'єктів повітряних суден та/або наявності законних підстав для їх використання суб'єкти авіаційної діяльності поділяються на:

1) суб'єктів, діяльність яких безпосередньо пов'язана із використанням повітряних суден (авіаперевезення, аеропорти);

2) суб'єктів, діяльність яких опосередковано пов'язана із використанням повітряних суден (агенти з продажу авіаційних перевезень, провайдери аеронавігаційного обслуговування).

Отже, досліджуючи різні класифікації суб'єктів авіаційної діяльності, можна прийти до висновку, що комплексна типологія суб'єктів авіаційної діяльності можлива лише на основі застосування у сукупності декількох способів їх поділу. Враховуючи викладене, пропонуємо класифікувати суб'єктів авіаційної діяльності залежно від організаційно-правової форми.

За критерієм наявності статусу юридичної особи: що не мають статусу юридичної особи та ті, що мають статус юридичної особи; залежно від сфери діяльності: суб'єкти, що здійснюють технічне обслуговування авіаційної техніки, управління підтриманням льотної придатності, експлуатацію повітряних суден тощо. За таким критерієм як форма власності: суб'єкти, що діють на основі державної власності та недержавної власності (приватної, комунальної, спільної комунальної, колективної власності), підприємства, що діють на основі змішаної форми власності. За способом утворення та формування статутного капіталу – на унітарні та корпорати-

вні. Залежно від законодавства, на підставі якого була створена певна організаційно-правова форма: на резидентів (створені відповідно до законодавства України) та нерезидентів (створені за законодавством іншої держави).

За колом суб'єктів, які здійснюють державне регулювання авіаційної діяльності, можна класифікувати на: 1) органи влади загальної компетенції: Президента України, Верховну Раду України, Кабінет Міністрів України; 2) органи влади спеціальної компетенції щодо додержання законодавства на транспорті: Міністерство інфраструктури України, Державну авіаційну службу; місцеві органи виконавчої влади; 3) органи суміжної компетенції: Міністерство оборони України (державна авіація), Міністерство соціальної політики України (з питань додержання законодавства про працю).

За критерієм платності авіаційну діяльність можна поділити на діяльність, яка здійснюється на платній основі, та діяльність, що здійснюється на безоплатній основі. Так, відповідно до ст. 114 Повітряного кодексу України пошук і рятування пасажирів і членів екіпажу повітряних суден, що зазнають або зазнали лиха, здійснюються на безоплатній основі.

За предметом авіаційну діяльність можна поділити на діяльність щодо:

- 1) розроблення цивільної авіаційної техніки і змін до неї з метою схвалення типової конструкції та серійне виробництво авіаційної техніки схваленої конструкції;
- 2) технічне обслуговування авіаційної техніки;
- 3) управління підтриманням льотної придатності;
- 4) експлуатацію повітряних суден;
- 5) навчання авіаційного персоналу та персоналу, діяльність якого стосується забезпечення авіаційної безпеки, персоналу з наземного обслуговування;
- 6) наземне обслуговування;
- 7) надання послуг з аеронавігаційного обслуговування;
- 8) захист цивільної авіації від актів незаконного втручання;

9) інші види діяльності, передбачені законодавством, у тому числі авіаційними правилами України.

За юридичною силою нормативно-правового акта, в якому передбачено порядок здійснення авіаційної діяльності: 1) авіаційна діяльність, здійснення якої передбачено законом; 2) авіаційна діяльність, здійснення якої передбачено підзаконними нормативними актами.

**Висновки.** Проведене дослідження сприятиме подальшій систематизації авіаційної діяльності та удосконаленню її правового та законодавчого регулювання, оскільки саме такий варіант розподілу дає системне уявлення про авіаційну діяльність, дозволяє більш чітко з'ясувати її сутність, призначення та взаємозв'язок для забезпечення законності та правопорядку в авіаційній сфері, а додаткове використання критеріїв сприяє детальнішому з'ясуванню їх сутності, зв'язку та взаємодії.

#### *Література*

1. Похиленко І.С. Поняття авіаційної діяльності. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Київ: НАУ, 2019. № 3(52). С. 15-19. <https://doi.org/10.18372/2307-9061.52.13928>
2. Класифікація видів економічної діяльності (КВЕД ДК 009-2010). Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Хозяйственное право. Курс лекций. Т. 2 / Андреева Л.В., Ершова И.В., Ефимова Л.Г., Иванова Т.М. и др.; отв. ред.: Мартемьянов В.С. Москва: БЕК, 1994. 387 с.
4. Моргулець О.Б. Менеджмент у сфері послуг: навч. посіб. Київ: Центр учбової літератури, 2012. 384 с.
5. Kirchnerova I. Product analysis of business aviation companies: a two-dimensional approach. *Transport Problems*. 2017. № 12. P. 15-23. <https://doi.org/10.20858/tp.2017.12.1.2>
6. Податковий кодекс України від 2 груд. 2010 р. № 2755-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 13-17. Ст. 112.

7. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48-49. Ст. 536.

8. Про затвердження Програми контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 10 трав. 2007 р. № 493/13760. *Офіційний вісник України*. 2007. № 38. Стр. 17. Ст. 1527.

9. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL: <https://avia.gov.ua/placemarks/>

10. Клепікова О.В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ: Вид-во Ліра-К, 2019. 444 с.

### References

1. Pohylenko I.S. Ponjattja aviacijnoi' dijal'nosti. *Naukovi praci Nacional'nogo aviacijnogo universytetu. Serija: Jurydychnyj visnyk «Povitrijane i kosmichne pravo»*. Kyi'v: NAU, 2019. № 3(52). S. 15-19.

2. Klasyfikacija vydiv ekonomichnoi' dijal'nosti (KVED DK 009-2010). Oficijnyj sajt Derzhavnoi' sluzhby statystyky Ukrai'ny. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

3. Hozjajstvennoe pravo. Kurs lekcij. T. 2 / Andreeva L.V., Ershova I.V., Efimova L.G.,

Ivanova T.M. i dr.; otv. red.: Martem'janov V.S. Moskva: BEK, 1994. 387 s.

4. Morgulec' O.B. Menedzhment u sferi poslug: navch. posib. Kyi'v: Centr uchbovoi' literatury, 2012. 384 s.

5. Kirchnerova I. Product analysis of business aviation companies: a two-dimensional approach. *Transport Problems*. 2017. № 12. P. 15-23. doi: 10.20858/tp.2017.12.1.2.

6. Podatkovyj kodeks Ukrai'ny vid 2 grud. 2010 r. № 2755-VI. *Vidomosti Verhovnoi' Rady Ukrai'ny*. 2011. № 13-17. St. 112.

7. Povitrijanyj kodeks Ukrai'ny vid 19 trav. 2011 r. № 3393-VI. *Vidomosti Verhovnoi' Rady Ukrai'ny*. 2011. № 48-49. St. 536.

8. Pro zatverdzhennja Programy kontrolju jakosti bezpeky aviacijnyh sub'ektiv: nakaz Ministerstva transportu ta zv'jazku Ukrai'ny vid 10 trav. 2007 r. № 493/13760. *Oficijnyj visnyk Ukrai'ny*. 2007. № 38. Стр. 17. Ст. 1527.

9. Oficijnyj sajt Derzhavnoi' aviacijnoi' sluzhby Ukrai'ny. URL: <https://avia.gov.ua/placemarks/>

10. Klepikova O.V. Pravova organizacija transportnoi' systemy Ukrai'ny: monografija. Kyi'v: Vyd-vo Lira-K, 2019. 444 s.

## THE CLASSIFICATION OF AVIATION ACTIVITY

National Aviation University  
Kosmonavta Komarova Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine  
E-mail: pokhilenko.i@gmail.com

**The purpose:** the purpose of this article is to summarize and systematize approaches to the classification of aviation activities and distinguish significant classification criteria from the point of view of their importance for the formation of mechanisms in this field. **Research methods:** using a dialectical cognition method allowed to concentrate accumulated scientific knowledge and practice of applying the current legislation for the implementation of the classification of aviation activity. **Results:** European integration tendencies lead the interest to aviation activity in terms of its future development prospects. These tasks cannot be reached without the regulatory influence of the state.

Classification of aviation activity is of great theoretical and practical importance for the understanding of its nature and purpose. The issue of the classification of aviation activity is governed by the provisions of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 (Warsaw Convention), Convention on International Civil Aviation done at Chicago on 7 December 1944 (Chicago Convention), the Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft at Geneva on 19 June 1948 (Geneva Convention), the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air at Montreal on 28 May 1999 (Montreal Convention), the Air Code of Ukraine, the Law of Ukraine «On Transport», etc.

The criterion of subjectivity is rather important in forming of aviation activity classification. Investigating the different classifications of aviation activity subjects, we can conclude that a comprehensive typology of aviation activity subjects is possible only through the use of a combination of several methods of their separation.

Therefore, we suggest classifying the aviation activity subjects according to their legal form.

By the number of subjects that perform state regulation of aviation activity they can be classified into: 1) authorities of general competence; 2) authorities of special competence in the field of aviation law compliance; 3) bodies of related competence.

According to the payment criterion, aviation activity can be divided into paid and non-paid activity. Also aviation activity can be classified by subject orientation and by the legal force of normative legal act, which stipulates the procedure of aviation activity. Discussion: classification of aviation activity issues, criteria of aviation activity classification.

**Keywords:** aviation; aviation activity; classification of aviation activity; transport.