

ПОВІТРЯНЕ, КОСМІЧНЕ, ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО

УДК 629.73(477) «71» 061.1СС(045)

В. М. Вишневецький,
кандидат юридичних наук, доцент

А. В. Стрілько,
магістр права

РОЗВИТОК ПОВІТРЯНОГО РУХУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Національний авіаційний університет
проспект Космонавта Комарова, 1, 03680, Київ, Україна
E-mail: vyshnvm@ukr.net, maindrew111@gmail.com

Мета: дослідити розвиток повітряного руху України відповідно до стандартів Європейського Союзу. **Методи дослідження:** документального аналізу і синтезу, порівняльного аналізу, об'єктивної істини, пізнавально-аналітичний та ін. **Результати:** узагальнені механізми покращення розвитку та координації повітряного руху відповідно до міжнародних стандартів. **Обговорення:** з'ясовані нормативне закріплення повітряного руху у вітчизняному законодавстві, роль українських авіаційних провайдерів та експлуатантів авіаліній у «вільному небі» Європи, стан впровадження міжнародних стандартів та участь України у міжнародних організаціях.

Ключові слова: повітряний рух; Євроконтроль; Air Traffic Management; Украерорух; лібералізація повітряного простору.

Постановка проблеми та її актуальність.

Інтеграція до Європейського Союзу є одним із найактуальніших питань для правової системи України в цілому. Приведення вітчизняних норм до європейських стандартів є особливо важливими у сфері авіації, адже ця галузь завжди потребувала високого рівня міжнародного співробітництва. Організація та координація повітряного руху Європи є досить досконалим механізмом, який варто імплементувати до правил організації повітряного руху України. Однак варто пам'ятати, що кожна національна система є унікальною, тож така імплементация має свої особливості.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання «вільного» європейського неба та вітчизняних правил організації повітряного руху досліджували такі науковці як А. Рибчук, Х. Дорофєєва, О. Чернега, О. Маценко, І. Геєць, Є. Скрипка, П. Кикоть та ін. Тема є не досить ґрунтовно розробленою серед науковців, що зумовлює її актуальність.

Метою статті є аналіз організації повітряного руху в Україні, визначення його сучасного стану та відповідності стандартам Європейського Союзу.

Виклад основного матеріалу. Систематичне збільшення масштабів авіаційних перевезень, зростання обсягів перевезень на внутрішньо-державних авіалініях, необхідність гармонізації розвитку систем організації повітряного руху усіх країн висувають суворі вимоги до таких показників повітряного руху, як його безпека, регулярність, економічність, пропускна здатність зон і систем керування повітряним рухом. Відповідно до п. 80 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України повітряний рух – політ повітряних суден або їх рух у зоні маневрування аеродрому [1].

3 грудня 1999 року Україна є членом Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС) – найбільшого авіаційного форуму Європи, який об'єднує 42 європейські країни і вже протягом 45 років відіграє провідну роль у формуванні регіональної авіаційної політики. 31 травня 2004 року

Україна є членом Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), членами якого є всі держави Європейського Союзу. 11 березня 2015 року провідні виробники аеронавігаційного обладнання – Indra (Іспанія) та Avitech (Німеччина), а також провайдери аеронавігаційного обслуговування Литви (Oro navigacija), Польщі (PANSO) та України (Украерорух) на Світовому конгресі з організації повітряного руху в Мадриді оголосили про створення консорціуму SOFIAXL, метою якого є створення системи гнучкої організації повітряного руху членів Євроконтролю [2].

Упродовж усього періоду функціонування Європейського Союзу акцентувалася увага на поступальному розвитку, удосконаленні та розширенні об'єктів виробничої інфраструктури регіонального рівня, а саме: елементів транспортної системи (в тому числі повітряного транспорту), інформаційної мережі. Після транспортної революції у 60-х рр. в ЄС почав активно розвиватись повітряний вид транспорту. Наприклад, раніше до Британії морським транспортом прибувало більше пасажирів ніж повітряним, але на початку 60-х років ХХ ст. число пасажирських авіаперевезень зросло вдвічі порівняно з морськими. Тим більше що вартість повітряних перевезень стала нижчою. У транспортній сфері країни ЄС орієнтуються збільшити зростання ефективності повітряного транспорту на 108%, що серед інших видів є найвищим [3, с. 21].

Україна є членом численних угод щодо координації повітряного простору, наприклад Меморандуму про взаєморозуміння стосовно налагодження співробітництва в галузі організації повітряного руху в Південно-Східній Європі, починаючи з 2003 року. Метою Меморандуму є надання Сторонам можливості співпрацювати й координувати між собою, а також з ІКАО, Євроконтролем, Європейським Союзом, користувачами повітряного простору та з іншими європейськими й міжнародними установами, зокрема фінансовими, та промисловістю з усіх питань, які стосуються організації повітряного руху. Важливою ціллю є гармонійно та злагоджено підвищити рівні безпеки польотів, пропускну спроможність повітряного

простору та ефективність вартості послуг організації повітряного руху, приділяючи належну увагу вимогам національної безпеки та захисту довкілля [4].

О. Б. Чернега стверджує, що інтеграційні процеси в Україні проходять при складних економічних та політичних умовах: політична нестабільність, помірні темпи розвитку інвестиційних процесів тощо. Ці фактори призводять до гальмування розвитку повітряного руху. Варто погодитися з автором, що важливим механізмом реалізації такого розвитку є реформування та активне залучення міжнародних організацій до співробітництва. Україна має значний транзитний потенціал, однак на сьогодні авіаційні транспортні мережі України мають низький рівень залучення у загальносвітові повітряні потоки, а авіамаршрути охоплюють національний і лише частково європейський ринок та ринок країн Близького Сходу. Повітряний простір України майже не використовується міжнародними авіаперевізниками, незважаючи на те, що держава має вигідне географічне положення та великий потенціал розвитку авіамереж у якості транзитних хабів для перевезень до країн Сходу. Причинами недостатнього залучення українських авіамереж є низький рівень організації повітряного простору та аеронавігації, а також гальмування політичних та економічних реформ у контексті інтеграції до ЄС [5, с. 106].

Однак, незважаючи на недоліки, Україна все ж має чимало проектів, спрямованих на ефективний розвиток повітряного руху. Геєць І. О. вказує, що Державна авіаційна служба України та Texty.org.ua створили інструмент, що дозволить оцінити кількість вільних частот на міжнародних авіаційних маршрутах. Проект «Зліт дозволено» являє собою інтерактивний он-лайн-інструмент, в якому зібрана інформація про надані права на міжнародні рейси, умови міжнародних угод про повітряне сполучення, дані розкладів деяких авіакомпаній (стосується тільки регулярних рейсів) [6, с. 72].

Для більш детального дослідження лібералізації повітряного простору застосовують вагову систему значень індексу лібералізації повітряного простору (Air Liberalization Index – ALI), запропонованого Секретаріатом Світової організації торгівлі. Він є штучною мірою оцінки відкритості

авіаційних угод і знаходиться в межах від 0 – для високо регульованих угод до 50 – для високо ліберальних або відкритих угод. За його допомогою стає можливим дати оцінку інституціональним параметрам, які застосовуються в тій чи іншій угоді. Угоди авіаперевезень містять у собі багато аспектів, що охоплюють широкий діапазон проблемних узгоджень, зокрема авіаційну безпеку, дослідження інцидентів, імміграцій, контроль документів [7]. За результатами дослідження найбільш ліберальними є угоди повітряного руху України з Грузією, Словаччиною, США, Норвегією. Існує тенденція, коли авіаперевезення між двома країнами здійснює лише одна авіакомпанія, призначена урядами держав. Ця ситуація створює монопольне положення на даному ринку авіаційних перевезень, що призводить до встановлення високих цін на авіаційні квитки. Наприклад, авіаперевезення між Україною та Францією здійснюють лише дві авіакомпанії – МАУ, яка представляє Україну, та Air France, яка представляє Францію. Вартість квитків на даному напрямку є досить високою та фактор завантаженості один із найвищих [6, с. 76].

Головним інструментом координації повітряного руху ЄС є документ впровадження Єдиного європейського неба (ESSIP). Складовою частиною цього документу є документ впровадження Єдиного європейського неба в Україні (LSSIP), який є переліком задекларованих зобов'язань національних авіаційних органів, провайдерів та експлуатантів аеропортів щодо впровадження Європейського плану організації повітряного руху. LSSIP охоплює такі завдання для України: підвищення ефективності використання повітряного простору; підвищення рівня безпеки на злітно-посадковій смузі; впровадження типового протоколу передачі повідомлень; впровадження заходів з метою зменшення ризиків для користувачів повітряного простору тощо [8].

Ми погоджуємося з думкою П. В. Кикотя щодо необхідних доопрацювань, пов'язаних з впровадженням «вільного неба», зокрема проблемами є: загострення конкуренції між національними й іноземними авіаперевізниками; нечисленність парку літаків українських авіа-

компаній (наприклад, до складу флоту авіакомпанії «МАУ» належать лише 38 авіалайнерів різних модифікацій, відсутність в Україні конкурентоспроможного національного перевізника, який зможе забезпечувати авіаперевезення за міжнародними стандартами та у визначеному обсязі; повільна гармонізація українських технічних стандартів зі стандартами ЄС. Через проблеми неналежного фінансування та матеріально-технічного і кадрового забезпечення державні установи в галузі не встигають реалізувати політику адаптації вітчизняних норм і стандартів до законодавства ЄС [9, с. 356].

Державне підприємство обслуговування повітряного руху «Украерорух» отримало сертифікат відповідності нормам Європейського Союзу у 2018 р. як національний провайдер аеронавігаційного обслуговування. Оптимізація мережі маршрутів обслуговування повітряного руху підвищить привабливість повітряного простору, що перебуває під відповідальністю України, дозволить спростити процеси планування польотів для авіакомпаній, збільшить ефективність використання цих маршрутів в Україні. Україна стала шостою країною в Європейському регіоні, яка успішно запровадила середовище умовних маршрутів обслуговування повітряного руху єдиної категорії (SCC – Single CDR Category environment) у повній відповідності до Європейського плану удосконалення мережі маршрутів обслуговування повітряного руху [10].

Висновки. Отже, головним завданням для сучасної української авіації є лібералізація перевезень, підвищення рівня конкурентоспроможності галузі, підвищення якості транспортних послуг. Перспективи вітчизняної авіації є досить високими, адже Україна є членом багатьох європейських організацій з авіації та постійно працює над впровадженням європейських авіаційних правил. Важливим є вирішення питання завантаженості транспортних мереж. Однак на сьогодні існує низький рівень координації розвитку транспортної інфраструктури, а отже і повітряного руху. Великий вплив на це має стан економіки України, який сприяє відставанні у реалізації державних програм, пов'язаних із впровадженням європейських стандартів. Варто оптимізувати економічні важелі задля розвитку авіаційної галузі націо-

нального ринку, розробити правові механізми державної політики, яка б надавала підтримку українським авіаперевізникам у відповідності з принципами «єдиного неба» та сприяла їх здатності до конкуренції з міжнародними компаніями. Відомо також про випадки, коли держава надавала більш широкі повноваження деяким суб'єктам авіації (постачання послуг в аеропортах), отже необхідно забезпечити демонополізацію на вітчизняному авіаринку. Окрім таких технічних заходів як збільшення кількості літаків та авіаційної техніки в цілому, Україні важливо інформувати суспільство щодо послуг авіаперевізників і тим самим популяризувати цей вид транспорту.

Література

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

2. Євроінтеграція / Міністерство інфраструктури України. 2016. URL: <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=243>. (дата звернення: 30.01.2020).

3. Рибчук А. В. Перспективи розширення інтегрованого простору функціонування транспортної інфраструктури Європейського Союзу. *Економічний форум*. 2019. № 2. С. 18-25.

4. Меморандум взаєморозуміння стосовно налагодження співробітництва в галузі організації повітряного руху в Південно-Східній Європі: від 8 лип. 2003 р. *Офіційний вісник України*. 2004. № 13. Ст. 16.

5. Дорофєєва Х. М., Чернега О. П. Стратегія інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору Європейського Союзу. *Економіка. Управління. Інновації*: електронне наукове фахове видання Житомирського державного університету імені Івана Франка ДУ. 2015. Т. 19. Вип. 2/1. С. 104-108.

6. Маценко О. М., Геєць І. О., Миронова Ю. В., Скрипка Є. О. Стратегічні напрями лібералізації повітряного простору між Україною та ЄС. *Механізм регулювання економіки*. 2018. № 3. С. 66-78. <https://doi.org/10.21272/mer.2018.81.06>

7. Arvis, J. F. The air connectivity index:

measuring integration in the global air transport network. *The World Bank*. 2011. P. 45-51. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-5722>

8. 2019 LSSIP event: Coordinated and on track to improve European ATM. Eurocontrol. 2019. URL: <https://www.eurocontrol.int/searchkeywords=lssip>. (дата звернення: 30.01.2020).

9. Кикоть П. В. «Вільне небо» між Україною та Європейським Союзом: удосконалення правового регулювання ринку авіаційних перевезень. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2018. № 1. С. 351-359.

10. CDR – Conditional Route. Network Operations Portal. 2018. URL: <http://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>. (дата звернення: 30.01.2020).

References

1. Povitryanj kodeks Ukrainy: Zakon vid 19 trav. 2011 r. № 3393-VI. *Vidomosti Verhovnoi' Rady Ukrainy*. 2011. № 48-49. St. 536.

2. Jevrointegracija / Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. 2016. URL: <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=243>. (data zvernennja: 30.01.2020).

3. Rybchuk A. V. Perspektyvy rozshyrennja integrovanogo prostoru funkcionuvannja transportnoi' infrastruktury Jevropejs'kogo Sojuzu. *Ekonomichnyj forum*. 2019. № 2. S. 18-25.

4. Memorandum vzajemorozuminnja stosovno nalagodzhennja spivrobotnyctva v galuzi organizacii' povitryjanogo ruhu v Pivdenno-Shidnij Jevropi: vid 8 lyp. 2003 r. *Oficijnyj visnyk Ukrainy*. 2004. № 13. St. 16.

5. Dorofjejeva H. M., Chernega O. P. Strategija integracii' aviacijnoi' merezhi Ukrainy do jedynogo povitryjanogo prostoru Jevropejs'kogo Sojuzu. *Ekonomika. Upravlinnja. Innovacii'*: elektronne naukove fahove vydannja Zhytomys'kogo derzhavnogo universytetu imeni Ivana Franka DU. 2015. T. 19. Vyp. 2/1. S. 104-108.

6. Macenko O. M., Gejec' I. O., Myronova Ju. V., Skrypka Je. O. Strategichni naprjamy liberalizacii' povitryjanogo prostoru mizh Ukrain'noju ta JeS. *Mehanizm reguljuvannja ekonomiky*. 2018. № 3. S. 66-78.

7. Arvis, J. F. The air connectivity index: measuring integration in the global air transport network.

The World Bank. 2011. P. 45-51.

8. 2019 LSSIP event: Coordinated and on track to improve European ATM. Eurocontrol. 2019. URL: <https://www.eurocontrol.int/searchkeywords=lssip>. (дата звернення: 30.01.2020).

9. Кукот' Р. В. «Vil'ne nebo» mizh Ukrai'noju ta Jevropejs'kym Sojuzom: udoskonalennja pravovogo reguljuvannja rynku aviacijnyh

perevezen'. *Naukovyj visnyk Nacional'noi' akademii' vnutrishnih sprav*. 2018. № 1. S. 351-359.

10. CDR – Conditional Route. Network Operations Portal. 2018. URL: <http://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>. (дата звернення: 30.01.2020).

V. Vyshnovetskyi, A. Strilko

DEVELOPMENT OF UKRAINIAN AIR TRAFFIC IN THE EUROPEAN INTEGRATION CONDITIONS

National Aviation University
Kosmonavta Komarova Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine
E-mail: vyshnvm@ukr.net, maindrew111@gmail.com

Purpose: to study the development of Ukraine's air traffic in accordance with European Union standards.

Methods: documentary analysis and synthesis, comparative analysis, objective truth, cognitive-analytical, etc. **Results:** generalized mechanisms for improving the development and coordination of air traffic in accordance with international standards. **Discussion:** clarification of the normative fixing of air traffic in domestic legislation, the role of Ukrainian aviation providers and airline operators in the «free sky» of Europe, the state of implementation of international standards and participation of Ukraine in international organizations.

Transport, as an infrastructure industry, must be ahead of the pace in order to promote the country's rapid economic and social development. The Ukrainian aviation transport system is on the path of integration with the European aviation transport system. The implementation of the task of gradual integration into European and world transport systems involves the implementation of European norms and standards in the air transport sphere, adherence to key international conventions and agreements, development of aviation infrastructure, international transport corridors and checkpoints, security and environmental friendliness. Ukraine's intention to cooperate with the EU in order to improve the functioning of the trans-European transport networks is based on the relevant plan of the European Commission to extend the major trans-European transport axes to the territory of Ukraine. New agreements in this direction allow Ukraine to integrate into the Single European Aviation Market, but to achieve this goal it is necessary to harmonize the Ukrainian air transport network in accordance with European standards on the basis of not declarative but real implementation of state target programs in accordance with the system of international treaties. The aviation network to a single EU aviation network. Recommendations on the strategy and mechanisms of integration of Ukraine's aviation network into a single EU transport system have been developed.

Keywords: air traffic; Eurocontrol; Air Traffic Management; Ukraeroruh; liberalization of airspace.