

Садловська І.П.

доктор економічних наук, професор,
начальник управління авіаційних перевезень
та міжнародного співробітництва
Державної авіаційної служби України

Овсак О.П.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри менеджменту
зовнішньоекономічної діяльності підприємств
Національного авіаційного університету

Sadlovska Iryna

State Aviation Administration of Ukraine

Ovsak Oksana

National Aviation University of Ukraine

АНАЛІЗ ВІДПОВІДНОСТІ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ВИМОГАМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ДО КРАЇН – КАНДИДАТІВ

ANALYSIS OF THE CONFORMITY OF THE AIR TRANSPORTATION ACTIVITY REGULATION OF UKRAINE WITH THE REQUIREMENTS OF THE EUROPEAN UNION TO THE CANDIDATE COUNTRIES

Стаття присвячена проведенню аналізу відповідності регулювання діяльності повітряного транспорту України вимогам Європейського Союзу до країн – кандидатів у члени та визначення пріоритетів розвитку України у сфері цивільної авіації. Проведена систематизація опитувальника Єврокомісії в сфері повітряного транспорту дозволила визначити його загальний та профільні змістовні блоки: повітряні перевезення; управління аеропортами; надання аеронавігаційних послуг; авіаційне страхування; безпека авіації (польотів); авіаційна безпека; забезпечення екологічності діяльності повітряного транспорту; участь у міжнародній діяльності; соціальний захист авіаційного персоналу; адміністративна спроможність повітряного транспорту. Змістовний аналіз профільних блоків свідчить про позитивну динаміку приведення вимог до льотної експлуатації в цивільній авіації України у відповідність до міжнародних вимог з безпеки авіації, запровадження відповідних процедур для українських авіаційних суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності шляхом інкорпорування відповідних директив та регламентів Євросоюзу до Повітряного кодексу, Авіаційних правил України та інших нормативних документів. Останнє дозволило українським авіаперевізникам, які мають діючий сертифікат експлуатанта, виданий згідно з вимогами та процедурами щодо льотної експлуатації в цивільній авіації, затвердженими Державною авіаційною службою України, безперешкодно продовжувати польоти з перевезення пасажирів та вантажів, зокрема й у країнах ЄС, в умовах воєнного стану та заборони використання повітряного простору України цивільними повітряними суднами.

Ключові слова: Європейський Союз, повітряний транспорт, повітряні перевезення; безпека авіації; Спільний авіаційний простір, інкорпорування директив та регламентів ЄС, країна-член ЄС.

The article is devoted to the analysis of the conformity of the regulation of air transport activities of Ukraine with the requirements of the European Union to the candidate countries and the determination of priorities for the development of Ukraine in the field of civil aviation. Systematization of the questionnaire made it possible to determine its general and profile content blocks: air transportation; airport management; provision of air navigation services; aviation insurance; aviation security; ensuring environmental friendliness of air transport activities; participation in international activities; social protection of aviation personnel; administrative capacity of air transport. A meaningful analysis of the profile blocks shows the positive dynamics of bringing the requirements for flight operation in the civil aviation of Ukraine into compliance with the international requirements for aviation safety, the introduction of appropriate procedures for Ukrainian aviation enterprises and objects of aviation activity by incorporating the relevant directives and regulations of the European Union into the Air Code, Aviation Rules of Ukraine and other regulatory documents. The latter allowed Ukrainian air

carriers that have a valid operator's certificate, issued in accordance with the requirements and procedures for flight operation in civil aviation, approved by the State Aviation Service of Ukraine, to continue unhindered passenger and cargo flights, including in EU countries, under martial law conditions and bans on the use of Ukrainian airspace by civil aircraft. A conclusion was drawn on the expediency of ensuring the further development, adoption and implementation of aviation rules of Ukraine in accordance with the standards and recommended practice of the International Civil Aviation Organization, regulations of the International Air Transport Association, the European Association for the Safety of Air Navigation ("Eurocontrol"), the European Aviation Safety Agency, others international aviation organizations and taking into account the legislation of the European Union in the field of civil aviation.

Key words: European Union, air transport, air transportation; aviation security; Common aviation space, incorporation of EU directives and regulations, EU member state.

Постановка проблеми. Рішення про надання Україні статусу кандидата на вступ до ЄС було прийняте на саміті лідерів країн Європейського Союзу 23 червня 2022 року. Цей факт безумовно можна визнати не тільки важливим історичним моментом, але й сигналом надії для українського народу. В той же час, надання статусу кандидата для країни є першим, але дуже символічним кроком на шляху до вступу у Євросоюз, який для багатьох країн виявляється довгим. Так, Туреччині був наданий такий статус наприкінці 1999 року, Північній Македонії – у 2005 році, Чорногорії – у 2010 році та Сербії – у 2012 році. На даний час Хорватія є останньою з країн, що були прийняті до ЄС. Вона вступила в Євросоюз у 2013 році, при чому підготовка до вступу зайняла 10 років. Такий часовий лаг пояснюється тим, що сам процес вступу до ЄС передбачає імплементацію широкомасштабних реформ, спрямованих на забезпечення відповідності країни законодавчим та нормативним положенням Євросоюзу. Ще до прийняття рішення Європейська комісія запросила уряд України заповнити опитувальник, на підставі якого можна було б проаналізувати стан відповідності економічної системи України вимогам Євросоюзу. Він містив у собі складові блоки з питаннями, щодо стану справ у різних галузях, зокрема й у транспортній галузі. Як відомо, 17 червня Європейська комісія оприлюднила свій висновок, з рекомендацією надати Україні державі статус кандидата на вступ до спільноти. Аналізуючи стан справ в вітчизняній авіаційній галузі, варто зважати на те, що 17 лютого 2022 року Верховна Рада України ратифікувала Угоду про «Спільний авіаційний простір» між Європейським Союзом, його державами – членами та Україною (далі – Угода про САП) [1; 2], підготовка до укладання якої тривала з 2013 року.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню правових, організаційних та економічних питань розвитку авіаційної галузі України присвячено праці таких науковців як Кулаєв Ю.Ф., Коба В.Г., Ареф'єва О.В., Гуріна Г.С., Бугайко Д.О., Геєць І.О., Міхальченко О.Г., Садловська І.П., Овсак О.П. та інших. При тому, що

Загальнодержавна програма адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу була затверджена Законом України ще у 2004 році [3], наразі актуальним є здійснення деталізації стану інкорпорування директив та регламентів ЄС в законодавство України.

Постановка завдання. Метою статті є проведення аналізу відповідності регулювання діяльності повітряного транспорту України вимогам Європейського Союзу до країн – кандидатів у члени та визначення пріоритетів розвитку України у сфері цивільної авіації.

Виклад основного матеріалу дослідження. За своєю структурою опитувальник Єврокомісії для повітряного транспорту складався з загальних та тематичних блоків питань щодо стану складових управління та функціонування галузі. Перші питання опитувальника (3 – 8) можна віднести до загального блоку, оскільки вони стосуються висвітлення стану регулювання транспортної галузі загалом, функціонування системи державної допомоги, забезпечення захисту конкуренції та споживачів, наявності правил щодо недискримінації та рівності в транспортному секторі, а також правил соціального діалогу зокрема в транспортній сфері. У табл. 1 систематизований стан відповідності вищезазначених складових.

Щодо п. 1 табл. 1, відповідно до цього ЗУ «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» державна допомога полягає у передачі ресурсів держави чи місцевих ресурсів окремим суб'єктам господарювання, а також у втратах доходів відповідних бюджетів. Державна допомога може реалізовуватися, зокрема, у таких формах: 1) надання субсидій та грантів; 2) надання дотацій; 3) надання податкових пільг, відстрочення або розстрочення сплати податків, зборів чи інших обов'язкових платежів; 4) списання боргів, включно із заборгованістю за надані державні послуги, списання штрафних санкцій, компенсація збитків суб'єктам господарювання; 5) надання гарантій, кредитів на пільгових умовах, обслуговування кредитів за пільговими тарифами; 6) зменшення фінансових зобов'язань суб'єктів господарювання перед фондами загальнообов'язкового дер-

Таблиця 1

Аналіз відповідності стану авіатранспортної галузі України вимогам Директив та Регламентів ЄС щодо функціонування системи державної допомоги, забезпечення захисту конкуренції та споживачів, правил соціального діалогу

Напрямок регулювання, Директиви та Регламенти ЄС	Стан імплементації у нормативно-правові акти України
Наявність окремих заходів державної допомоги чи схем державної допомоги та законів про конкуренцію, що діють у транспортних секторах (повітряний транспорт)?	Правові засади підтримки та захисту економічної конкуренції, захисту суб'єктів господарювання і споживачів від недобросовісної конкуренції, у тому числі у сфері транспорту, визначаються відповідно до законів України «Про захист економічної конкуренції» та «Про захист від недобросовісної конкуренції». Згідно зі статтею 78 Повітряного кодексу України експлуатанти аеропорту (аеродрому), виходячи з організаційно-технічних можливостей, зобов'язані створити суб'єктам авіаційної діяльності, що провадять діяльність в аеропорту, рівні умови користування аеропортом та аеродромом, якщо інше не передбачено законодавством. Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» встановлені правові засади проведення моніторингу державної допомоги суб'єктам господарювання, здійснення контролю за допустимістю такої допомоги для конкуренції.
Регламенти ЄС 261/2004 «Про встановлення загальних правил в сфері компенсації і сприяння пасажирів у випадках відмови у посадці, відміни або тривалої затримки авіарейсу та 2027/97 щодо «Відповідальності авіаперевізників за перевезення пасажирів та багажу».	Положення зазначених нормативно-правових актів імплементовані в українське законодавство, зокрема включені до статей 100,103-107 Повітряного кодексу України.
Регламент ЄС 1107/06 про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного простору.	Повністю є імплементованим, його положення включені до Повітряного кодексу України, (стаття 102), а також до Авіаційних правил України «Правила повітряного перевезення та обслуговування пасажирів і багажу», затверджених наказом Державіаслужби України від 26.11.2018 р. № 1239, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 08 лютого 2019 року за № 141/33112.
Правила соціального діалогу – наявність особливих правил для транспортної сфери.	Законодавство України про соціальний діалог базується на Конституції України, законах України «Про соціальний діалог в Україні», «Про професійні спілки, їх права та гарантії діяльності», «Про організації роботодавців», «Про колективні договори і угоди», «Про порядок вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)» тощо. У транспортній сфері діє Галузева угода між Міністерством інфраструктури України, Федерацією роботодавців транспорту України та профспілками працівників цивільної авіації України, яка укладена з метою реалізації трудових і соціально-економічних гарантій найманих працівників.

жавного соціального страхування; 7) надання, прямо чи опосередковано, суб'єктам господарювання товарів чи послуг за цінами нижче ринкових або придбання товарів чи послуг суб'єктів господарювання за цінами, вище ринкових; 8) продаж державного майна за цінами, нижче ринкових; 9) збільшення державної частки в статутному капіталі суб'єктів господарювання або збільшення вартості державної частки на

умовах, неприйнятних для приватних інвесторів [3]. Питання опитувальника з 64 по 84 були спрямовані на виявлення стану відповідності діяльності повітряного транспорту європейському законодавству. Можна виявити наступні змістовні блоки: А) повітряні перевезення; Б) управління аеропортами; В) надання аеронавігаційних послуг; Г) авіаційне страхування; Д) безпека авіації (польотів); Ж) авіаційна без-

пека; 3) забезпечення екологічності діяльності повітряного транспорту; І) участь у міжнародній діяльності; К) соціальний захист авіаційного персоналу; Л) адміністративна спроможність повітряного транспорту. Результати проведеної систематизації цих змістовних блоків представлені у табл. 2–4.

Щодо питання управління аеропортами та власності аеропортів (Блок Б) слід зазначити, що в сфері управління Міністерства інфраструктури України знаходяться два міжнародних аеропорти – Київ (Бориспіль) та Львів, які є державними підприємствами. Більшість міжнародних аеропортів знаходяться у власності територіаль-

Таблиця 2

**Аналіз відповідності діяльності повітряного транспорту України
вимогам Директив та Регламентів ЄС за напрямками А - В**

Напрямок регулювання, Директиви та Регламенти ЄС	Стан імплементації у нормативно-правові акти України
1	2
Блок А – повітряні перевезення 1) Наявність планів щодо створення або розширення національних авіаперевізників.	Реалізація довгострокового масштабного проекту «Національний авіаперевізнак» передбачена рішенням Ради національної безпеки і оборони України від 4 червня 2021 року "Щодо розвитку авіабудівної галузі України", введеним в дію Указом Президента України від 24 червня 2021 року № 268/2021. В частині сертифікації національного авіаперевізника, як експлуатанта повітряних суден, вимоги та процедури сертифікації нічим не відрізняються від вимог та процедур сертифікації інших українських експлуатантів, які виконують комерційні перевезення і визначені у Повітряному кодексі України і Авіаційних правилах України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотної експлуатації в цивільній авіації», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 5 липня 2018 року № 682, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 27 вересня 2018 року за № 1109/32561, що імплементують вимоги цього Регламенту.
Блок Б – управління аеропортами: 1) Наявність механізму встановлення аеропортових зборів, його прозорість та недискримінаційний характер, зв'язок із вартістю, наявність механізмів консультацій із зацікавленими сторонами, користувачі аеропорту та керівні органи аеропорту. 2) Проведення сертифікації аеропортів.	У галузі аеропортових та подібних їм зборів Україна дотримується норм, які викладені в статті 15 «Аеропортові та подібних їм збори» Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Механізм встановлення аеропортових зборів в Україні, які регулюються державою, а саме: збір за посадку-зліт повітряного судна, збір за обслуговування пасажирів в аеровокзалі, збір за забезпечення авіаційної безпеки та збір за наднормативну стоянку повітряного судна, відповідає політиці ICAO, яка викладена в Doc 9082 «Політика ICAO стосовно аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування» та Doc 9562 «Керівництво з економіки аеропортів». При формуванні і встановленні згаданих зборів, Україна дотримується основних принципів політики ICAO щодо аеропортових зборів: недискримінація, формування аеропортових зборів на основі витрат, транспарентність, консультації з користувачами. Ці принципи закладені в національне законодавство України. 2) В Україні застосовується єдина процедура сертифікації аеропортів незалежно від їх форми власності. Відповідно до статті 1 Повітряного кодексу України експлуатантом аеропорту є юридична особа, що є утримувачем сертифіката аеродрому та має сертифікат на право здійснення діяльності з наземного адміністрування в аеропорту. Згідно з частиною першою статті 70 Повітряного кодексу України експлуатант аеропорту забезпечує прийняття та відправку повітряних суден, організацію наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, вантажу та пошти, повинен мати для цього аеродром, споруди, обладнання, техніку, персонал і може включати розташовані на його території об'єкти системи організації повітряного руху, метеорологічного обслуговування, вертолітні майданчики, під'їзні колії із смугами відведення, об'єкти соціальної сфери та інші спорудження і об'єкти.

1	2
Блок В – надання аеронавігаційних послуг 1) Які встановлені правила щодо нагляду за безпекою польотів, встановлення стандартів, планування інвестицій, надання послуг, планування обслуговування та збору доходів для управління повітряним рухом? 2) Чи запровадила Україна концепцію гнучкого використання повітряного простору, і який суб'єкт відповідає за це?	1) Державіаслужба здійснює заходи сертифікації та нагляду у сфері використання повітряного простору відповідно до статей 5, 13, 34 Повітряного кодексу України, Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, затвердженого наказом Мінтрансзв'язку від 22.01.2007 № 42 (далі – Правила сертифікації), та Положення про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху, затвердженого наказом Мінтрансзв'язку від 31.05.2010 № 320 (далі – Положення про нагляд). Правила сертифікації та Положення про нагляд є узгодженими із регуляторними вимогами з безпеки польотів Євроконтролю. Україна з 2021 року використовує Систему маршрутних зборів Євроконтролю. Усі економічні аспекти стосовно надання аеронавігаційного обслуговування (включаючи планування, встановлення аеронавігаційних зборів, виставлення рахунків та стягнення зборів) є сумісні та регулюються відповідними документами ICAO та Євроконтролю. Механізм встановлення аеронавігаційних зборів в Україні відповідає політиці ICAO, яка викладена в Дос 9082 «Політика ICAO стосовно аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування» та Дос 9161 «Керівництво з економічних аспектів аеронавігаційного обслуговування». Політика щодо визначення вартісної основи, умов оплати та обчислення одиничних ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування польотів повітряних суден у повітряному просторі України проводиться відповідно до основних керівних документів Євроконтролю: «Принципи визначення вартісної основи для маршрутних зборів й обчислення одиничних ставок» та «Умови застосування системи маршрутних зборів й умови оплати». 2) В Україні впроваджена концепція гнучкого використання повітряного простору шляхом встановлення вимог у Повітряному кодексі України, у постанові Кабінету Міністрів України від 06.12.2017 № 954 «Положення про використання повітряного простору України» та наказі Державіаслужби та Міністерства оборони України від 11.05.2018 № 430/210 «Правила використання повітряного простору України». Менеджмент повітряного простору України також охоплює повітряний простір над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху делеговано Україні міжнародними договорами. Поточні процедури відповідають принципам гнучкого використання повітряного простору та плану покращення європейської мережі маршрутів (ERNIP) – Частина 3 «Посібник з управління повітряним простором» на трьох рівнях: стратегічному, передтактичному, тактичному, та, в цілому, охоплює вимоги Регламенту Комісії (ЄС) № 551/2004 від 10.03.2004 про організацію та використання повітряного простору в Єдиному європейському небі та Регламент Комісії (ЄС) № 2150/2005 від 23.12.2005, що встановлює загальні правила гнучкого використання повітряного простору.
Блок В – страхування: Регламент ЄС № 785/2004 від 21.04.2004, Регламент Єврокомісії № 285/2010 від 06.04.2010 про вимоги до страхування авіаперевізників і операторів повітряних суден.	Відповідно до статті 117 Повітряного кодексу України в Україні здійснюється обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації згідно з Порядком і правилами здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації (із змінами), затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 № 676, що відповідає вимогам Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, підписаної в Монреалі 28.05.1999 (Монреальська Конвенція), та Регламенту ЄС № 785/2004 від 21.04.2004 та Регламенту Єврокомісії № 285/2010 від 06.04.2010 (крім лімітів відповідальності перед третіми особами, під час польотів в межах України, але відповідає для міжнародних польотів).

Таблиця 3

Аналіз відповідності діяльності повітряного транспорту України вимогам Директив та Регламентів ЄС щодо впровадження та застосування вимог з безпеки авіації (польотів)

Напрямок регулювання, Директиви та Регламенти ЄС	Стан імплементації у нормативно-правові акти України
Блок Г – безпека авіації (польотів): Яким чином впроваджені та застосовуються вимоги з безпеки авіації у сфері проектування, виробництва, експлуатації, технічного обслуговування повітряних суден, частин і обладнання, а також осіб та організацій, які беруть участь у проектуванні, виробництві, технічному обслуговуванні та експлуатації таких авіаційних виробів, частин і обладнання, а також сертифікації аеродромів та постачальників аеронавігаційного обслуговування?	Вимоги щодо безпеки авіації запроваджені до нормативно-правової бази за допомогою Повітряного кодексу України та відповідних нормативно-правових актів: 1) виробництво та проектування регулюються статтею 13 Повітряного кодексу України та Авіаційними правилами України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21 (Part-21), затвердженими наказом Державної авіаційної служби України 26 квітня 2019 року за № 529, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 22 травня 2019 року за № 543/33514 (на основі Регламенту Комісії (ЄС) № 748/2012). 2) Технічне обслуговування та підтримання льотної придатності повітряних суден, частин та обладнання, у тому числі організації та персоналу, залучених до виконання цих завдань, регулюються статтями 13, 42 та 49-53 Повітряного кодексу України та Авіаційними правилами України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань», затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 06 березня 2019 року за № 286, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 28 березня 2019 року за № 316/33287 (на основі Регламенту Комісії (ЄС) № 1321/2014). 3) Льотна експлуатація повітряних суден регулюється статтями 13, 108, 109 Повітряного кодексу України та ктом: Авіаційними правилами України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затвердженими наказом Державної авіаційної служби України від 05.07.2018 року за № 682, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 27.09.2018 за № 1109/32561 (на основі Регламенту Комісії (ЄС) № 965/2012) – це основне в безпеці польотів. 4) Льотний персонал регулюється статтями 49-61 Повітряного кодексу України та Авіаційними правилами України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації», затвердженими наказом ДАСУ № 565 від 20.07.2017 та зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 28 серпня 2017 р. за № 1056/30924 (на основі Регламенту Комісії (ЄС) № 1178/2011). 5) Аеродроми регулюються статтями 64, 65 Повітряного кодексу України та Авіаційними правилами України "Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації аеродромів", затвердженими наказом ДАСУ № 849 від 06.11.2017 та зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 28 грудня 2017 р. за № 1574/31442 (на базі Регламенту Комісії (ЄС) № 139/2014). Авіаційні правила України "Правила сертифікації цивільних аеродромів України" затверджені наказом ДАСУ № 536 від 01.04.2021 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 12 травня 2021 р. за № 630/36252. 6) Постачальники аеронавігаційного обслуговування (ПАНО) регулюються статтями 5, 13, 34 Повітряного кодексу України та Правилами сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, затверджені наказом Мінтрансв'язку від 22.01.2007 № 42 (далі – Правила сертифікації), та Положенням про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху, яке затверджене наказом Мінтрансв'язку від 31.05.2010 № 320 (далі – Положення про нагляд).

них громад. Міжнародні аеропорти Харків, Одеса та Дніпро територіальними громадами передано в управління приватним підприємствам.

Авіаційні правила України затверджуються наказами Державної авіаційної служби України (ДАСУ), а потім реєструються наказами Міністерства юстиції України, що робить їх обов'язковими для авіаційної галузі та фізичних осіб. Для впровадження та застосування вищезгаданих авіаційних правил прийняті відповідні AMC (acceptable means of compliance), GM (guidance material) та CS (certification specifications). Деякі з них прийняті як оригінальні документи, опубліковані Агентством з авіаційної безпеки Європейського Союзу (European Union Aviation Safety

Agency – EASA) англійською мовою. AMC, GM та CS затверджуються наказом Державіаслужби.

Слід також зважати на те, що 30.12.2022 Правила сертифікації та Положення про нагляд будуть замінені Авіаційними правилами України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними", затвердженими наказом Державіаслужби від 30.04.2020 № 700. Останні відповідають вимогам Регламенту Єврокомісії № 2017/373 від 01 березня 2017 року про встановлення спільних вимог до провайдерів організації повітряного руху/аеронавігаційного обслуговування та інших

Таблиця 4

**Аналіз відповідності діяльності повітряного транспорту України вимогам
Директив та Регламентів ЄС по профільних складових Д - Л**

Напрямок регулювання, Директиви та Регламенти ЄС	Стан імплементації у нормативно-правові акти України
1	2
Блок Д – авіаційна безпека:	Уповноваженим органом у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації є центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі цивільної авіації (далі – уповноважений орган з питань цивільної авіації (Державіаслужба). Законодавство, що застосовується у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації, поширюється на всі аеропорти цивільної авіації та аеропорти/аеродроми спільного використання, а також на інші суб'єкти авіаційної діяльності незалежно від форм власності.
Блок Ж – забезпечення екологічності діяльності повітряного транспорту: Директива Європейського парламенту та Ради від 25 червня 2002 року № 2002/49/ЄС про оцінку та керування процесами, пов'язаними із шумом навколишнього природного середовища.	В Україні для закладення основ управління авіаційним шумом в аеропортах прийнято Авіаційні правила України «Вимоги до експлуатанта аеродрому щодо просторового зонування території навколо аеропорту з умов впливу авіаційного шуму» № 381 від 26.03.2019, що базуються на засадах цієї Директиви. Відповідно до них результати вимірювань характеристик авіаційного шуму періодично оприлюднюються на веб-сайтах аеропорту (аеродрому) та розглядаються як основа для контролю за виконанням заходів, спрямованих на зниження авіаційного шуму. Контури авіаційного шуму є інформаційною базою для узагальнення статистичної інформації про характеристики авіаційного шуму в аеропорту (на аеродромі) та на території поблизу нього, інформування населення, відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування про характеристики шуму, уточнення фактичних зон впливу авіаційного шуму на території поблизу аеропорту (аеродрому) для врахування перспективи розвитку населених пунктів. Для врегулювання питання землекористування прийнято Постанову Кабінету Міністрів України № 1427 від 23 грудня 2021 року «Питання використання приаеродромної території», яка передбачає впровадження обмежень використання приаеродромної території, в тому числі і зон обмежень забудови щодо умов авіаційного шуму.
Блок З – участь у міжнародній діяльності	Наразі пріоритетом є забезпечення виконання Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір, що була ратифікована ВРУ 17 лютого 2022 року.

Продовження Таблиці 4

1	2
Блок К – соціальний захист авіаційного персоналу: 1) Чи існують особливі правила, що застосовуються до умов праці працівників авіації? Якщо так, то яка персональна сфера дії таких правил? Які правила застосовуються до робочого часу, оплачуваної щорічної відпустки та охорони здоров'я та безпеки працівників (Директива 2000/79)? 2) Які правила безпеки та охорони здоров'я існують у сфері повітряного транспорту? Які правила робочого часу мобільних працівників на авіатранспорті?	Відповідно до статті 53 Повітряного кодексу України трудові відносини та соціальний захист авіаційного персоналу регулюються законодавством України про працю, соціальне страхування і державну допомогу, іншими актами законодавства України, галузевою угодою між центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту і профспілками працівників цивільної авіації України, колективними договорами підприємств. Статтею 8 ЗУ «Про колективні договори і угоди» передбачено, що Угодою на галузевому рівні регулюються галузеві норми, зокрема щодо: нормування і оплати праці, встановлення для підприємств галузі (підгалузі) мінімальних гарантій заробітної плати відповідно до кваліфікації на основі єдиної тарифної сітки по мінімальній межі та мінімальних розмірів доплат і надбавок з урахуванням специфіки, умов праці окремих професійних груп і категорій працівників галузі (підгалузі); встановлення мінімальних соціальних гарантій, компенсацій, пільг у сфері праці і зайнятості; трудових відносин; умов і охорони праці; житлово-побутового, медичного, культурного обслуговування, організації оздоровлення і відпочинку; умов зростання фондів оплати праці; встановлення міжкваліфікаційних (міжпосадових) співвідношень в оплаті праці; забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків; заборона дискримінації. Законом України «Про відпустки» та Галузевою угодою передбачено надання працівникам щорічної оплачуваної основної відпустки тривалістю не менше ніж 24 календарних дні за відпрацьований робочий рік, який відлічується з дня укладення трудового договору, та додаткових соціальних відпусток. 2) У сфері соціальної захищеності мобільних працівників авіаційної галузі Авіаційні правила України в частині «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» імплементують вимоги Регламенту Європейської Комісії від 03 листопада 2011 року (EU) № 1178/2011, що встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів у цивільній авіації.
Блок Л – адміністративна спроможність 1) Який орган відповідає за здійснення нормативного регулювання за авіаційними виробами, особами, організаціями, аеродромами та постачальниками аеронавігаційних послуг? 2) Який орган відповідає за нагляд за ними та за дотримання вимог безпеки авіації?	1) Відповідно до статей 5 і 11 Повітряного кодексу України уповноважений орган з питань цивільної авіації відповідає за здійснення державного регулювання діяльності у сфері цивільної авіації, у тому числі за прийняття авіаційних правил України та сертифікацію авіаційних суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності. Авіаційні правила України є обов'язковими для виконання всіма юридичними та фізичними особами на території України та юридичними особами України, які здійснюють авіаційну діяльність за кордоном. Уповноваженим органом з питань цивільної авіації відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 р. № 520 «Про утворення Державної авіаційної служби України» є Державна авіаційна служба України. Уповноваженим органом на розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України є Державна авіаційна служба України. 2) Відповідно до статей 5 і 10 Повітряного кодексу України уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює постійний нагляд та перевірки за дотриманням вимог, встановлених законодавством, у тому числі авіаційними правилами України, та несе відповідальність за будь-які примусові дії, включаючи обмеження, призупинення та анулювання сертифікатів та схваленень на будь-яку авіаційну діяльність. Крім того, уповноважений орган у сфері цивільної авіації наділений повноваженнями накладати штрафи на суб'єктів авіації.

функцій менеджера мережі та системи нагляду за ними.

Для деталізації Блоку Ж слід врахувати, що, для забезпечення доступності до даних щодо рівнів та контурів шуму Державіаслужбою запропоновано використання онлайн-системи для збору інформації щодо шумів від авіаційної інфраструктури (з геопросторовою інформацією) з візуалізацією (інтерактивною мапою України) [7].

Питанням організації повітряного руху та аеронавігаційного обслуговування присвячені питання 74 – 75 опитувальника. Державіаслужба здійснює заходи сертифікації та нагляду відповідно до статей 5, 13, 34 Повітряного кодексу України, Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, затвердженого наказом Мінтрансв'язку від 22.01.2007 № 42, та Положення про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху, затвердженого наказом Мінтрансв'язку від 31.05.2010 № 320. Останні є узгодженими із Регуляторними вимогами з безпеки польотів Євроконтролю № 1, № 3, № 4, Євроконтролю № 6, Регламентом Комісії (ЕС) № 2096/2005 від 20 грудня 2005 року про встановлення загальних вимог до надання аеронавігаційного обслуговування та Регламентом Комісії (ЕС) № 1315/2007 від 08 листопада 2007 року про нагляд за безпекою польотів при організації повітряного руху та внесення змін до Імплементативного регламенту Комісії (ЕС) № 2096/2008, Імплементативного регламенту Комісії № 1035/2011 від 11 жовтня 2011 року про встановлення загальних вимог до надання аеронавігаційного обслуговування та Імплементативного регламенту Комісії (ЕС) № 1034/2011 від 17 жовтня 2011 року про нагляд за безпекою польотів при організації повітряного руху.

Як деталізовано у [5, 6], завдяки поступовій лібералізації двосторонніх міжурядових угод про повітряне сполучення, з 2016 року ринок пасажирських авіаперевезень в Україні активно розвивався з темпом росту пасажирообороту біля 30% (за 2017–2018 роки). Навіть негативний вплив світової пандемії COVID-19 щодо авіаперевезень був переборений зростаючою тенденцією 2021 року [8]. Слід зазначити, що у зв'язку із повномасштабним військовим вторгненням Російської Федерації на територію України, введенням правового режиму воєнного стану і закриттям повітряного простору України галузь цивільної авіації зазнала надзвичайно великих втрат, що пов'язано, зокрема, із неможливістю виконання польотів цивільними повітряними суднами.

Авіаційний транспорт України в умовах воєнного стану, не зважаючи на заборону використання повітряного простору України цивільними повітряними суднами, продовжує відігравати

ключову роль для забезпечення безпеки та стабілізації економіки країни. На даний час авіаперевізники, які мають діючий сертифікат експлуатанта, виданий згідно з вимогами та процедурами щодо льотної експлуатації в цивільній авіації, затвердженими Державною авіаційною службою України, виконують польоти з перевезення пасажирів та вантажів, зокрема й у країнах Євросоюзу. Зазначене стало можливим завдяки роботі всіх учасників вітчизняного ринку повітряних перевезень щодо приведення вимог до льотної експлуатації в цивільній авіації України у відповідність до міжнародних вимог з безпеки авіації, запровадження відповідних процедур для українських авіаційних суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності шляхом інкорпорування відповідних директив та регламентів Євросоюзу до Повітряного кодексу, Авіаційних правил України та інших нормативних документів.

Висновки з проведеного дослідження. Проведена систематизація опитувальника Єврокомісії в сфері повітряного транспорту дозволила визначити його загальний та профільні змістовні блоки: повітряні перевезення; управління аеропортами; надання аеронавігаційних послуг; авіаційне страхування; безпека авіації (польотів); авіаційна безпека; забезпечення екологічності діяльності повітряного транспорту; участь у міжнародній діяльності; соціальний захист авіаційного персоналу; адміністративна спроможність повітряного транспорту. Змістовний аналіз профільних блоків свідчить про позитивну динаміку приведення вимог до льотної експлуатації в цивільній авіації України у відповідність до міжнародних вимог з безпеки авіації, запровадження відповідних процедур для українських авіаційних суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності шляхом інкорпорування відповідних директив та регламентів Євросоюзу до Повітряного кодексу, Авіаційних правил України та інших нормативних документів. За результатами аналізу відповідей на питання опитувальника Єврокомісії в сфері повітряного транспорту можна констатувати, що наразі основним пріоритетом розвитку України у сфері цивільної авіації є створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України, виконання міжнародних зобов'язань, що впливають із Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

Крім того, важливим пріоритетом є забезпечення виконання Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір, що базується на взаємному доступі до ринків авіаперевезень Сторін, з рівними умовами конкуренції та повагою до однакових правил, зокрема, у сфері безпеки польотів,

авіаційної безпеки, організації повітряного руху, гармонізації соціальної сфери та захисту навколишнього середовища.

Для досягнення цих пріоритетів необхідно забезпечити подальше розроблення, прийняття і впровадження авіаційних правил України відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської асоціації з безпеки аеронавігації («Євроконтролю»),

Європейського агентства з безпеки польотів, інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства Європейського Союзу в галузі цивільної авіації. Одним з основних пріоритетів держави є забезпечення відповідності аеродромів та вертодромів міжнародним стандартам та рекомендаціям в цій сфері, що у подальшому сприятиме відновленню авіасполучення та залученню авіакомпаній до авіаційних пасажирських та вантажних перевезень через аеропорти України.

Список використаних джерел:

1. Овсак О.П., Садловська І.П. Організаційні та правові аспекти Угоди між Україною, Європейським Союзом та його державами – членами «Про спільний авіаційний простір». *Причорноморські економічні студії*. 2022. № 74. С. 65–70. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.74-10>.
2. Document 22021A1103(01). Common Aviation Area Agreement Between the European Union and its Member States, of the One Part, and Ukraine, of the Other Part. ST/7746/2021/INIT. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22021A1103\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22021A1103(01)).
3. Закон України «Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу». від 18.03.2004. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2004, № 29, ст. 367.
4. Закон України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання». *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 2014. № 34, ст. 117.
5. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю. Макроекономічні аспекти впливу розвитку повітряного транспорту на економіку України. *Причорноморські економічні студії*. 2019. № 48. С. 133–141. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.48-22>.
6. Ovsak, O., Vysotska, M.. External economic effects of air transport development due to the liberalization. *Communications. Scientific Letters of the University of Zilina*. 2021. № 23(3), A158-A173. <https://doi.org/10.26552/com.C.2021.3.A158-A173>.
7. NOMOS (Noise monitoring system). URL: <https://avia.gov.ua/nomos>.
8. Ovsak, O., Sadlovska I.P., Liskovich, N. Y. Trends in development of the air transportation market of Ukraine and influencing factors. *Економіка, фінанси, право*. 11/1.2021. С. 31–36. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2021.11.6>.

References:

1. Ovsak O.P., Sadlovska I.P. (2022) Orhanizatsiini ta pravovi aspekty Uhody mizh Ukrainoiu, Yevropeiskym Soiuzom ta yoho derzhavamy – chlenamy «Pro spilnyi aviatsiinyi prostir» [Organizational and legal aspects of the Agreement between Ukraine, the European Union and its member states "On Common Aviation Space"]. *Prychornomorski ekonomichni studii*, no. 74, pp. 65–70. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.74-10>.
2. Document 22021A1103(01). Common Aviation Area Agreement Between the European Union and its Member States, of the One Part, and Ukraine, of the Other Part. ST/7746/2021/INIT. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22021A1103\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22021A1103(01)).
3. Zakon Ukrainy «Pro zahalnodержavnu prohramu adaptatsii zakonodavstva Ukrainy do zakonodavstva Yevropeiskoho Soiuzu». vid 18.03.2004 (2004) [Law of Ukraine "On the nationwide program of adaptation of the legislation of Ukraine to the legislation of the European Union". from 18.03.2004.] *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR)*, № 29, st. 367.
4. Zakon Ukrainy «Pro derzhavnu dopomohu subiektam hospodariuvannia» [Law of Ukraine "On State Aid to Business Entities"]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady. VVR*. 2014. No. 34. Article 117.
5. Ovsak O.P., Liskovich N.Yu. (2019) Makroekonomichni aspekty vplyvu rozvytku povitrianoho transportu na ekonomiku Ukrainy [Macroeconomic aspects of the impact of air transport development on the economy of Ukraine]. *Prychornomorski ekonomichni studii*, no. 48, pp. 133–141. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.48-22>
6. Ovsak, O., Vysotska, M. (2021) External economic effects of air transport development due to the liberalization. *Communications. Scientific Letters of the University of Zilina*. 23(3), A158-A173. DOI: <https://doi.org/10.26552/com.C.2021.3.A158-A173>.
7. NOMOS (Noise monitoring system). Available at: <https://avia.gov.ua/nomos>.
8. Ovsak, O., Sadlovska I.P., Liskovich, N.Y. (2021) Trends in development of the air transportation market of Ukraine and influencing factors. *Economy, finance, law*. 11/1/2021, pp. 31–36. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2021.11.6>.