

*С.Г. Головка, к.і.н.  
(Національний авіаційний університет, Україна)*

## **Нормативно-правове забезпечення процесу інтеграції України до єдиного європейського авіаційного простору**

*У статті аналізується нормативно-правове забезпечення процесу інтеграції України до єдиного європейського авіаційного простору. Висвітлюються особливості законодавчого регулювання запровадження європейських стандартів ІCAO у вітчизняній авіаційній галузі як важливої умови приєднання до «європейського відкритого неба».*

Важливим аспектом євроінтеграційного процесу України є приєднання нашої держави до «європейського відкритого неба» – спільного авіаційного простору. Підписання відповідної угоди з Європейським Союзом (ЄС) визначається одним із пріоритетів державної політики в галузі цивільної авіації у 2017 році.

За останні десять років у цьому напрямі зроблено важливі практичні кроки. У 2007 році Державна авіаційна адміністрація України уклала з Євроконтролем угоду щодо обміну інформацією з безпеки повітряних суден. Це дало можливість активізувати процес обговорення ключових питань міжнародної співпраці та підписати у 2009 році в Парижі Робочі домовленості щодо співробітництва Державної авіаційної адміністрації України та Європейським агентством з безпеки польотів (EASA). Ці домовленості передбачали розвиток співробітництва, зокрема, й щодо реалізації імплементаційних процедур запровадження європейських стандартів сертифікації приладів та обладнання, що використовуються в цивільній авіації, а також організацій, які реалізують державну політику в цій галузі. При цьому ключовою умовою підготовки угоди між Україною та ЄС щодо Спільного авіаційного простору залишалося максимальне наближення національного законодавства в галузі цивільної авіації до стандартів ЄС [1].

Важливим кроком приведення нормативно-правової бази вітчизняної галузі цивільної авіації до європейських стандартів, як умова формування «Європейського вільного неба», стало прийняття Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації. Її перша редакція введена в дію Законом України № 545-IV від 20.02.2003 р. [2]. Програма була розроблена відповідно до Конвенцій про міжнародну цивільну авіацію, боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації. Метою програми стало створення організаційно-правових засад щодо забезпечення авіаційної безпеки та ефективності діяльності цивільної авіації. Її основними завданнями визначено здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів аеропорту тощо. Важливою особливістю програми стало те, що її базові положення у цілому виходили з міжнародних стандартів. Зокрема, програма передбачала, що міжнародні

угоди про повітряне сполучення, укладені Україною з іншими державами, повинні містити вимоги з авіаційної безпеки відповідно до стандартів і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації. Одним із пріоритетів діяльності спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації визначено співробітництво з міжнародними організаціями цивільної авіації за такими напрямками, як участь у розробленні проектів міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у сфері авіаційної безпеки, подання пропозицій щодо вдосконалення міжнародних нормативно-правових актів, що стосуються авіаційної безпеки, розроблення пропозицій щодо підвищення авіаційної безпеки, участь на постійній або тимчасовій основі в роботі органів міжнародних організацій цивільної авіації, до завдань яких віднесено питання забезпечення авіаційної безпеки, співпраця з міжнародними організаціями цивільної авіації.

Було здійснено важливі кроки щодо законодавчої підтримки забезпечення авіаційної безпеки. Прийнято Положення про порядок використання аеродромів України (2003 р.), Постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом» (2007 р.). У 2009 році в Україні прийнято Концепцію Державної цільової програми безпеки польотів, в якій передбачено розроблення та реалізацію ефективних заходів для запровадження системи управління безпекою польотів згідно вимог ICAO та Євроконтролю. Важливим напрямом визначено розв'язання проблем безпеки польотів та підвищення привабливості українського повітряного транспорту, конкурентоспроможності вітчизняних експлуатантів повітряних суден. Державна цільова програма безпеки польотів передбачає забезпечення належного рівня безпеки польотів кожним суб'єктом авіаційної діяльності, зокрема експлуатантами повітряних суден та аеродромів, організацій з технічного обслуговування повітряних суден, провайдерами з аеронавігаційного обслуговування, навчальними закладами цивільної авіації, розробниками і виробниками повітряних суден. Згідно вимог ICAO та ЄЕС передбачається впровадження сучасних підходів до управління безпекою польотів через налагодження постійної роботи з виявлення та усунення ризиків, що дасть можливість забезпечити безпеку польотів під час експлуатації повітряних суден, аеродромів, сертифікації персоналу, обслуговування повітряного руху, забезпечення льотної придатності.

Необхідною умовою запровадження сучасного підходу до управління безпекою польотів визначено розроблення нових нормативно-правових актів, удосконалення державної політики в галузі регулювання повітряних перевезень. Реалізація цієї програми сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів на 50%. Підвищення рівня безпеки польотів буде забезпечуватися шляхом впровадження всіма суб'єктами авіаційної діяльності системи управління безпекою польотів, поетапною модернізацією інфраструктури галузі цивільної авіації, оновлення парку цивільних повітряних суден та структури їх обслуговування, посилення контролю за дотриманням вимог безпеки польотів суб'єктами авіаційної діяльності. Згідно рекомендацій ICAO буде проведено оптимальне збалансування системи державного регулювання

щодо встановлення вимог до експлуатантів повітряних суден, аеропортів та підприємств, що надають авіаційні послуги.

Важливим кроком у розбудові сучасного, європеїзованого нормативно-правового забезпечення функціонування вітчизняної галузі цивільної авіації стало ухвалення в 2011 році Повітряного кодексу, який визначає особливості процедур використання повітряного простору України відповідно до міжнародних стандартів. Зокрема, нормативно-правовому регулюванню присвячена стаття 11 Кодексу. Її норми встановлюють, що авіаційні правила України можуть прийматися відповідно до структури документів Європейського Союзу. А нормативно-правове забезпечення цієї галузі розробляється відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства Європейського Союзу у галузі цивільної авіації. Кодексом передбачено, що всі технічні терміни і визначення, що вживаються в нормативно-правових актах, тлумачаться відповідно до визначень, що містяться у стандартах і рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актах Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), а також з урахуванням законодавства Європейського Союзу у галузі цивільної авіації [3].

Законодавче закріплення європейського вектору розвитку цивільної авіації в Україні склало основу підготовки Угоди про спільний авіаційний простір, проект якої було парафровано в 2013 році. Згідно неї, Україна інкорпорує у своє законодавство та ефективно імплементує європейські вимоги та стандарти авіаційної галузі, співпрацює у галузі організації повітряного руху, забезпечує поширення «Єдиного європейського неба» на Україну задля підвищення чинних стандартів з безпеки польотів та загальної ефективності повітряного руху в Європі, оптимізації пропускнуєї спроможності повітряного руху, зведення до мінімуму затримок та підвищення ефективності з точки зору охорони навколишнього середовища. Угода визначає залучення України як спостерігача в Комітеті єдиного Неба, а її компетентних підприємств або органів до координації програми SESAR (дослідної програми з організації повітряного руху в рамках технічної реалізації програми «Єдине європейське небо», метою якого є надання ЄС до 2020 року ефективної інфраструктури управління повітряним рухом, що сприятиме розвитку безпечного та екологічного повітряного транспорту). З метою сприяння застосуванню законодавства щодо «Єдиного європейського неба» в Україні заплановано вжиття заходів для приведення державних інституційних структур з організації повітряного руху у відповідність до європейських стандартів [4].

Процес запровадження європейських стандартів виявився досить тривалим і складним. Продовжувалася робота щодо гармонізації технічних стандартів із законодавством Євросоюзу. Упродовж 2015-2016 рр. було відмінено близько 15 тисяч державних стандартів СРСР та прийнято понад 4

тисячі сучасних технічних стандартів, які узгоджуються з міжнародними та європейськими вимогами. У січні 2015 році було прийнято закон про адаптацію українського законодавства до норм Європейського Союзу в галузі технічних регламентів і оцінки відповідності. Логічним кроком стало ухвалення Верховною Радою України 17 січня 2017 року проекту Закону «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» [5]. Його особливістю є максимальне врахування стандартів ICAO, що в найближчій перспективі дасть можливість укласти угоду про взаємне визнання сертифікатів стандартизації між Україною та Європейським союзом, а повітряним суднам вітчизняних підприємств отримувати його сертифікацію, що, в свою чергу, забезпечить інтеграцію вітчизняної авіаційної галузі до європейського та міжнародного транспортного простору. У стратегії ICAO робиться акцент на зниження показника аварійності за рахунок поліпшення координації і уніфікації програм у галузі безпеки польотів. Інші ініціативи в галузі безпеки польотів торкаються удосконалення процедур звітності, що є опорою для регіональної системи управління безпекою польотів, створення Глобальної дорожньої карти забезпечення безпеки польотів, загальної методики модернізації авіаційної системи, глобальної концепції, яка розглядає траєкторії польоту в усій сукупності і об'єднує в єдине ціле повітряні, наземні і нормативні компоненти глобальної аеронавігаційної системи [6].

За останні роки ICAO зробила вагомий внесок у створення системи підтримки авіаційних держав світу щодо забезпечення глобальної безпеки пасажирських та комерційних перевезень. На 39 сесії Асамблеї ICAO, яка відбулася у Канаді 2016 року, розглядалися актуальні проблеми, що стосуються кібербезпеки, модернізації процесу управління авіаційних перевезень, новітніх технологій організації повітряного руху, лібералізації ринку авіаційних послуг та доступу до нього [7].

Приєднання України до угоди про Спільний авіаційний простір є надзвичайно важливою складовою розбудови вітчизняної галузі цивільної авіації. Гальмування цього процесу зумовлене об'єктивними внутрішніми та зовнішніми чинниками: якнайповніше інкорпорування технічних регламентів ЄС, необхідність осягнення

3

ЄС, відновлення перемовин з Іспанією та Великою Британією щодо виведення з під дії застосування Регламенту аеропорту Гібралтар. З огляду на це Міністерством інфраструктури спільно з Державіаслужбою створено робочу групу, до складу якої входять експерти, представники аеропортів та авіакомпаній, діяльність якої спрямовано на розроблення плану заходів із підготовки до запровадження Спільного авіаційного простору між Україною та ЄС у 2017 році. Передбачається удосконалення Повітряного кодексу України в частині прийняття авіаційних правил ЄС та спрощеного порядку ухвалення нормативно-правових актів у сфері цивільної авіації. Підписано Робочу домовленість між Державною авіаційною службою України та Європейською комісією щодо зближення систем сертифікації, яка визначає заходи на 5 років щодо підвищення безпеки польотів і посилення партнерства

з метою зближення систем сертифікації у сферах первинної льотної придатності та технічного обслуговування авіатехніки. Це має особливо важливе значення для визнання сертифікації продукції вітчизняних авіаційних підприємств, в першу чергу, державного підприємства «Антонов». Важливими практичними кроками розглядається залучення європейських авіакомпаній-лоукостів, лібералізація авіаперевезень та відкриття ринків Європи, зняття обмежень щодо кількості перевізників та географії польотів, розвиток ринку вантажних авіаперевезень, запровадження інвестиційних та логістичних проєктів, наприклад, пілотний проєкт карго-терміналу в міжнародному аеропорту Бориспіль [8].

Перспективою приєднання України до Спільного авіаційного простору Європейського Союзу стане якісне удосконалення організаційної та технічної складових вітчизняної галузі цивільної авіації, підвищення рівня авіаційної безпеки, розширення спектру послуг на ринку авіаційних перевезень.

### Список літератури

1. Беглий О.В. Правове забезпечення діяльності авіакосмічної галузі України: стан і перспективи удосконалення / О.В. Беглий, З.І. Боярська, Є.К. Сряшов // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2012. – № 1 (22). – С. 5-9.

2. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України № 545-IV від 20.02.2003 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/545-15/page2>.

3. Повітряний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17?nreg=3393-17>.

4. Угода між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про Спільний авіаційний простір: проєкт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>.

5. Про прийняття за основу проєкту Закону України про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Постанова Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1813-19>.

6. Годовой доклад Совета 2011. Документация к сессии Ассамблеи в 2013 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.icao.int/publications/Documents/9975\\_ru.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/9975_ru.pdf).

7. 39-сессия Ассамблеи ИКАО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/RU/default\\_RU.aspx](http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/RU/default_RU.aspx).

8. Довгань В. 5 кроків до відкритого неба з ЄС. Як змусити запрацювати заблоковану угоду / В. Довгань [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.eurointegration.com.ua/experts/2017/01/19/7060353/view\\_print](https://www.eurointegration.com.ua/experts/2017/01/19/7060353/view_print).