

## **ОРГАНІЗАЦІЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ: АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ**

**Анна Вадимівна ГРИШКО,**

*студентка 5-го курсу групи 7-95np1/2 гуманітарно-  
правового факультету Національного  
аерокосмічного університету ім. М. Є. Жуковського  
“Харківський авіаційний інститут”*

**Науковий керівник:** *Матвеева А. В., канд. юрид.  
наук, старш. наук. співр., доцент кафедри права  
національного аерокосмічного університету ім. М. Є.  
Жуковського “Харківський  
авіаційний інститут”*

Історичне формування повітряного права в Україні тривалий час не мало самостійного характеру, а було представлено правовою доктриною і практикою розвитку повітряного законодавства СРСР. І тільки за часів державної незалежності України спостерігається бурхливий розвиток її повітряного законодавства. В той же час Повітряний кодекс України, прийнятий 1993 року як основний нормативний акт, що регулює діяльність цивільної авіації, багато в чому повторює традиції радянського повітряного законодавства і потребує внесення докорінних змін, доповнень, спрямованих на врахування нових реалій розвитку суспільних відносин у сфері цивільної авіації та вимог стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), регіональних спеціалізованих міжнародних інституцій у Європі-ЈАА та Євроконтролю.

З постійним розвитком науки та техніки постає питання регулювання повітряного простору тим чи іншим повітряним судном. Виникають нові законодавчі акти, які регулюють використання повітряного простору, вносяться зміни до старих актів законодавства. Кожна країна намагається якнайкраще захистити свої кордони від незаконного захоплення своєї території, до якої також входить повітряний простір. Керуючись положеннями ІКАО, держави створюють свої правила перетину повітряного кордону.

6 грудня 1961 р. Указом Президії Верховної Ради СРСР було затверджено новий Повітряний кодекс, що набув чинності з 1 січня 1962 р. Кодекс складався з 10 глав, 145 статей та Додатку. Порівняно з попередніми кодифікаціями у даному Повітряному кодексі знайшло відображення регулювання таких питань, як права та обов'язки екіпажу повітряного судна; порядок здійснення міжнародних повітряних перевезень пасажирів, багажу й вантажів; встановлювалася адміністративна відповідальність (у вигляді штрафів) за порушення відповідних норм.

З прийняттям у 1993 р. Повітряного кодексу України розпочинається інтенсивний розвиток повітряного права незалежної України. Необхідно відмітити, що за час, що минув з 1993 р., Україна вже стала членом

Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА) та Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), кандидатом у члени ЯАА, що, відповідно, потребує внесення змін до законодавства України у сфері авіації. Але чинний кодекс з самого початку зберігав та ще зберігає інститути радянського повітряного права і не орієнтується на вимоги міжнародного права, навіть після внесення до нього доповнень та змін.

Досягненням останнього проекту Повітряного кодексу (2009 р.) можна вважати також те, що він вміщує вже не так багато відсильних норм, які ускладнювали користування попередніми кодексами. До змісту проекту Повітряного кодексу (2009 р.) включені Авіаційні правила, в яких у світлі уніфікованих вимог та рекомендованої практики ІКАО, норм європейського та міжнародного права зроблений акцент на безпекових питаннях; питаннях запобіганні авіаційним подіям; на порядку ліцензування авіаційних робіт; сертифікації авіаційних компаній та їх авіаційного парку[1, ст. 8, 9].

Україна регулярно знаходять своє місце під час міжнародних і вітчизняних виставок на стендах “Укрспецекспорту” у Франції, Індії, ОАЕ, українському “Авіасвіт XXI” та інших. Вітчизняні розробники БПЛА звертають увагу на все більше розширення їх діапазону застосування від суто оборонної сфери до цивільної. Виходячи з вищезазначеного, можна вважати обґрунтованим встановлене у новому Повітряному кодексі України регулювання руху безпілотних літальних апаратів об’єднаною цивільно - військовою системою організації повітряного руху України. Що стосується польотів іноземних безпілотних цивільних повітряних суден, то вони мають виконуватися на підставі спеціального дозволу уповноваженого органу з питань цивільної авіації, що видається за погодженням з Міністерством оборони України в порядку, встановленому авіаційними правилами України

На сьогоднішній день на Землі є повітряний простір, який не контролюється державами. Такий простір називається міжнародним, за аналогією з “міжнародними водами” у морському законодавстві. Однак, країна може за міжнародною угодою взяти на себе відповідальність за контроль частини міжнародного повітряного простору.

Визначення повітряного простору для кожної держави є важливим, тому що кожна держава бере участь у повітряних перевезеннях. Для неї важливо визначити поняття та кордони повітряного простору для уникнення конфліктів з іншими державами.

Одним із ключових аспектів функціонування авіаційної галузі є використання повітряного простору. Реалізація майже всіх суспільних відносин у авіаційній галузі так чи інакше пов’язана з використанням такого простору. Саме тому особливого значення набуває діяльність компетентних суб’єктів зі здійснення державного регулювання окресленої сфери суспільних відносин.

З огляду на те, що використання повітряного простору України пов’язано як з діяльністю вітчизняних, так і зарубіжних суб’єктів авіаційної галузі, повітряний рух авіаційного транспорту, перевезення багажу, вантажів і пасажирів та багато інших аспектів здійснення державного регулювання цієї сфери суспільних відносин базується на значній кількості нормативно-правових актів.

Серед основних заходів, за допомогою яких здійснюється державне регулювання використання повітряного простору, слід назвати надання дозволів, встановлення умов, заборон і обмежень щодо використання повітряного простору; встановлення структури повітряного простору; закріплення маршрутів обслуговування повітряного руху; здійснення класифікації повітряного простору; планування та координації використання повітряного простору; розгляд заявок на використання повітряного простору; координацію діяльності, пов'язаної з використанням повітряного простору, та цивільно-військову координацію; визначення порядку перетинання повітряними суднами державного кордону та використання повітряного простору зони з особливим режимом використання повітряного простору; здійснення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України.

Нормативну основу реалізації вказаних заходів державного регулювання використання повітряного простору становить значна кількість нормативно-правових актів: Конституція України, міжнародні договори України, акти кодифікованого законодавства та закони України, підзаконні нормативно-правові акти. Серед останніх особливе місце посідають нормативно-правові акти, що було прийнято спільно Державіаслужбою та Міністерством оборони України. Завдання із безпосереднього державного регулювання використання повітряного простору України покладено на Украерорух та Украероцентр[2, ст. 149].

Повітряний простір України - частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем), і обмежена вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону України [3].

Інтенсивність використання повітряного простору постійно зростає, чому сприяє як технологічний розвиток і новітні розробки в галузі авіаційній, так і глобалізація і все тісніші ділові та культурні зв'язки між різними країнами світу. Повітряний простір України, доступний для виконання польотів загального повітряного руху, поділяється на: – контрольований повітряний простір України обслуговування повітряного руху, в межах якого можуть надаватися в установленому порядку всі види обслуговування повітряного руху (диспетчерське, польотно- інформаційне, аварійне); – повітряний простір України поза межами контрольованого повітряного простору обслуговування повітряного руху, де в установленому порядку забезпечуються польотно-інформаційне та аварійне обслуговування [4, ст. 178].

Повітряний простір України та повітряний простір над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну, визначається та встановлюється відповідно до стандартів та рекомендованої практики ICAO, документів ЄВРОКОНТРОЛЮ, Повітряного Кодексу України, Положення про використання повітряного простору України та складається з таких структурних елементів:

- 1 верхній район польотної інформації (UIR KYIV);
- 5 районів польотної інформації (FIR Дніпропетровськ, FIR Київ, FIR Львів, FIR Одеса, FIR Сімферополь);

- диспетчерські райони та зони (UTA, СТА, ТМА, СТР), в яких надається обслуговування повітряного руху органами ОПП;
- військові ТМА, СТР, в яких здійснюється управління повітряним рухом відомчими органами УПР;
- аеродромні зони польотної інформації (AFIZ) – встановлюються для надання польотно-інформаційного та аварійного обслуговування на аеродромах AFIS;
- зони аеродромного руху (ATZ) – встановлюються, як правило, для кожного ЗПМ;
- маршрути ОПП, у тому числі спеціально виділені маршрути для перетинання державного кордону;
- повітряний простір вільних маршрутів (FRA);
- заборонені зони (P), зони обмеження польотів (R), небезпечні зони (D), які встановлюються в районах, де польоти повітряних суден заборонено або обмежено;
- учбові та тренувальні зони (T), які мають статус тимчасово відокремлених районів (TSA) або тимчасово зарезервованих районів (TRA);
- зони з особливим режимом використання повітряного простору, які встановлено вздовж державного кордону та навколо заборонених зон.

Класифікації підлягає повітряний простір, де здійснюється обслуговування повітряного руху. Класифікація повітряного простору здійснюється Державіаслужбою.

Під час класифікації визначеної частини повітряного простору враховується інтенсивність повітряного руху, види обслуговування повітряного руху, які планується забезпечити, спроможність провайдера аеронавігаційного обслуговування забезпечити потрібні види обслуговування повітряного руху та класифікацію суміжних елементів повітряного простору.

Повітряний простір поділяється на контрольований повітряний простір обслуговування повітряного руху та повітряний простір поза межами контрольованого простору обслуговування повітряного руху.

До контрольованого повітряного простору належить повітряний простір обслуговування повітряного руху класів А, В, С, D та Е згідно з класифікацією Міжнародної організації цивільної авіації, у межах якого забезпечується обслуговування повітряного руху встановленого виду.

Повітряний простір поза межами контрольованого повітряного простору обслуговування повітряного руху поділяється на повітряний простір обслуговування повітряного руху, в якому на запит здійснюється обслуговування повітряного руху встановленого виду (повітряний простір обслуговування повітряного руху класів F, G згідно з класифікацією Міжнародної організації цивільної авіації), та некласифікований повітряний простір, де обслуговування повітряного руху не здійснюється [5].

Організація потоків повітряного руху в Україні здійснюється відповідно до “Правил організації потоків повітряного руху”.

Україна повністю інтегрована в зону відповідальності Центрального органу організації потоків повітряного руху Євроконтролю (CFMU) та бере участь на стратегічному, передтактичному та тактичному етапах планування потоків повітряного руху в повітряному просторі Європейського регіону.

Процедури організації потоків повітряного руху використовуються для організації безпечного, впорядкованого та прискореного потоку повітряного руху й забезпечення максимального використання пропускної спроможності системи управління повітряним рухом відповідно до міжнародних стандартів та рекомендованої практики ІКАО.

Авіаційні правила встановлюють вимоги щодо організації потоків повітряного руху у межах контрольованого повітряного простору та на контрольованих аеродромах України, а також використовуються з метою сприяння організації безпечного, упорядкованого та прискореного потоку повітряного руху, забезпечення максимального використання та оптимізації пропускної спроможності європейської мережі організації повітряного руху (ЕАТМН).

Застосовуються для всіх польотів повітряних суден, які плануються або виконуються як загальний повітряний рух, відповідно до правил польотів за приладами (IFR/GAT) щодо всього маршруту польоту або частини маршруту.

Поширюються на таких суб'єктів авіаційної діяльності, які залучаються до процесів організації потоків повітряного руху: експлуатанти; органи обслуговування повітряного руху (далі - ОПР); місцеві органи організації потоків повітряного руху; органи менеджменту повітряного простору; Служба аеронавігаційної інформації; суб'єкти аеропортової діяльності; координатори аеропортів [6].

Отже, державне регулювання використання повітряного простору є діяльністю уповноважених суб'єктів, що здійснюється ними з приводу польотів повітряних суден, переміщення (перебування) матеріальних об'єктів у повітряному просторі України, здійснення ряду інших робіт і діяльності, пов'язаної з використанням повітряного простору, шляхом реалізації комплексу законодавчо закріплених засобів задля гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства й економіки в повітряних перевезеннях та авіаційних роботах.

### **Список використаних джерел:**

1. Козловський А. А., Боярська З. І.. Розвиток концепції повітряного права України: історія та сучасність. *Юридичний вісник* 3(12)2009, ст. 8-12.
2. Брусакова О. В. НАУКОВИЙ ВІСНИК ПУБЛІЧНОГО ТА ПРИВАТНОГО ПРАВА, 2019. ст. 149.
3. Повітряний Кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/conv#n9>
4. Транспортне право : навчальний посібник / М.В. Гаєвець [та ін.]. Київ : ЦП “Компринт”, 2015. 369 с
5. Наказ “Про затвердження Класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху України” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2203-13#Text>
6. Наказ Про затвердження Авіаційних правил України “Правила організації потоків повітряного руху” від 20.07.2016 № 567 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1354-16#Text>