закладів України елементом сектору критичної інфраструктури в рамках діючого законодавства.

Список використаних джерел:

1. Наказ Національної поліції Украйни від 12.04.2024 № 398 «Про затвердження Положення про Управління організації служби освітньої безпеки Національної поліції України».

Актуальні секторальні проблеми стійкості критичної інфраструктури

Віктор Яценко,
здобувач другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності 262 «Правоохоронна діяльність» Національного аерокосмічного університету ім. М. Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут», м. Харків, Україна
e-mail: v.y.yatsenko@student.khai.edu,
ORCID ID 0009-0005-5563-0928
Сергій Лукашевич,
кандидат юридичних наук, доцент кафедри права гуманітарно-правового факультету Національного аерокосмічного університету ім. М. Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут», м. Харків, Україна
e-mail: s.lukashevych@khai.edu
ORCID: 0000-0001-8386-6237

ЩОДО ПЕРСПЕКТИВ ВІДКРИТТЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Анотація: розглянуто питання відновлення роботи авіаційної галузі в умовах воєнного стану; визначено перелік факторів, від яких залежить успіх відкриття повітряного простору України.

Ключові слова: критична інфраструктура, авіаційна галузь, авіаперевезення, воєнний стан, безпека.

REGARDING THE PROSPECTS OF OPENING THE AIRSPACE OF UKRAINE UNDER THE CONDITIONS OF MARTIAL LAW

Abstract: the issue of resuming the work of the aviation industry in the conditions of martial law was considered; the list of factors on which the success of the opening of the airspace of Ukraine depends is defined.

Keywords: critical infrastructure, aviation industry, air transportation, martial law, security.

На сьогодні в Україні гостро стоїть питання функціонування авіаційної галузі. З одного боку авіаперевезення повинні відбуватися у гарантовано безпечних умовах, з іншого – через зупинку цілої галузі виникають збитки у підприємств які працюють у цьому сегменті та недоотримання платежів у державний бюджет, а також додаткові витрати з держбюджету на компенсацію підприємствам які є у державній власності. Нагадаю, що в ДП «Украероруx» повідомили про закриття повітряного простору України для цивільних користувачів з 2:45 за київським часом 24 лютого 2022 року через високий ризик авіаційної безпеки для цивільної авіації. До сьогоднішнього дня українська влада шукає шляхи відновлення роботи повітряного транспорту.

Робота авіаційної галузі регламентується рядом нормативних документів. Відповідно до Закону України «Про критичну інфраструктуру» та постанови КМ України від 9.10.2020 № 1109 «Деякі питання об'єктів критичної інфраструктури», авіаційний транспорт відноситься до критичної інфраструктури [1, 2]. Ключовими законами в умовах воєнного стану у сфері захисту об'єктів критичної інфраструктури є Конституція України, закони України «Про оборону України», «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», «Про критичну інфраструктуру», «Про правовий режим воєнного стану» та інші.

На міжнародному рівні частина об'єктів критичної інфраструктури в умовах війни знаходиться під захистом Додаткового протоколу до Женевських конвенцій від 12 серпня 1949 року. У документі відсутнє саме формулювання терміну «критична інфраструктура», однак зазначається, що «будь які цивільні об'єкти не повинні бути об'єктом нападу або репресалій» [3]. Відповідно, можемо зробити висновок, що оскільки об'єкти критичної інфраструктури не відносяться до військових, то підпадають під дію даного документу. Окрім цього, документ забороняє піддавати нападу, знищувати чи виводити з ладу об'єкти, необхідні для виживання цивільного населення. Тут варто зазначити що російські військові систематично порушують міжнародні нормативно-правові акти. Ми постійно бачимо, що за одну із стратегічних цілей ворог обрав саме об'єкти критичної інфраструктури міст України, і навіть ті, що розташовані у глибокому тилу. На наших очах російські війська злочинно і масовано обстрілюють не тільки об'єкти критичної інфраструктури, а й багатоповерхові житлові будинки, лікарні, школи, торгівельні центри, приватні помешкання. Це підтверджено фактами періодичних групових та комбінованих ракетних ударів з акваторії Чорного моря, рубежів пуску над Каспійським морем, застосуванням стратегічної авіації з використанням різних типів ракет і керованих авіаційних бомб, а також безпілотних літальних апаратів, в тому числі іранських дронів-камікадзе.

Неважко дійти висновку, що руйнуючи об'єкти критичної інфраструктури, всупереч міжнародним правилам війни, ворог намагається маніпулювати психологічним та моральним станом цивільного населення. Формуючи внутрішній страх потенційних проблем (відсутності тепла взимку, загрози

блекаутів, відсутності питної води, медичного обслуговування, транспортного сполучення), він намагається доповнити процес активних бойових дій, ослабити наш тил та змусити прийняти його умови.

З наближенням другої річниці повномасштабної московитської агресії, в Україні все частіше лунали заяви про перспективи відновлення польотів цивільної авіації. Загалом дискусія триває ще з літа 2022 року. На мою думку, слід нагадати головні повідомлення офіційних осіб України про аеропорти і польоти цивільної авіації під час воєнного стану:

- **серпень 2022 року**: у Закарпатській облраді висловили впевненість, що за кілька місяців можна поновити польоти з аеропорту Ужгорода, де злітно-посадкова смуга майже впирається в держкордон. Пізніше голова Закарпатської облдержадміністрації Віктор Микита спростував інформацію;
- **квітень 2023**: у звіті Європейської організації з безпеки повітряної навігації (Євроконтроль) зазначили, що, ймовірно, цивільна авіація не літатиме над Україною до 2029 року;

пресслужба ДП «Украероруx», коментуючи звіт Євроконтролю, уточнила, що український повітряний простір відкриється відразу після завершення воєнних дій та перемоги України;

Майкл О'Лірі, гендиректор авіакомпанії Ryanair заявив, що готовий відновити роботу в Україні, як тільки стане безпечно літати;

- **червень 2023 року**: Україна представила європейським партнерам стратегію майбутнього потенціалу авіаційного ринку;
- Максим Козицький, керівник Львівської обласної військової адміністрації, заявив, що в Україні можуть частково відкрити повітряний простір та запустити аеропорт Львова;
- **листопад 2023 року**: керівник офісу президента Андрій Єрмак анонсував відкриття одного з аеропортів України для цивільних польотів;
- **лютий 2024 року**: ЗМІ повідомили, що аеропорт «Бориспіль» готовий відновити роботу за три тижні. Але лише після того, коли це дозволить безпекова ситуація;
- **11 березня 2024 року**: віце-прем'єр з відновлення — міністр з розвитку громад, територій та інфраструктури Олександр Кубраков повідомив, що Україна розпочинає офіційні переговори з регуляторами США та Євросоюзу щодо відновлення пасажирських авіаперевезень.

Загалом у інформаційному просторі можна зустріти багато думок фахівців у галузі авіації стосовно питання відновлення польотів цивільної авіації під час воєнного стану.

Зі слів Олега Бондара, експерта з авіаційного права, керуючого партнера юридичної компанії «ECOVIS Бондар та Бондар», стандарти та керівництва Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) щодо безпеки польотів не забороняють експлуатацію повітряних суден під час збройних конфліктів, але вимагають постійної оцінки загроз — а саме, сторін конфлікту, озброєння, що використовується, інтенсивності операцій тощо. Тобто відкриття повітряного простору теоретично має стати можливим після зменшення загроз до

прийнятного для безпеки польотів рівня. Також він наголошує, що відкриття або закриття повітряного простору над своєю територією є суверенним правом держави, без відповідного рішення якої відновлення польотів неможливе [4]. Водночас, за словами експерта, рішення про здійснення польотів приймають наступні зацікавлені суб'єкти, кожен з яких робить власну оцінку ризиків та загроз:

- держава, яка контролює повітряний простір;
- авіаперевізники;
- авіаційні влади авіаперевізників;
- провайдер аеронавігаційного обслуговування (Украероруx);
- аеропорти;
- інші зацікавлені сторони.

Андрій Гук, експерт з авіаційного права вважає, що все ж відновлення авіаперевезень в Україні можливе, але з дотриманням усіх умов безпеки під час війни. Головна ціль – забезпечити безпеку для пасажирів, але поки вона не буде стовідсотково гарантована – відновлення польотів буде неможливим [5].

Олів'є Янковець, директор Міжнародної ради аеропортів Європи (ACI EUROPE) вважає, що авіасполучення в Україні можуть відновити до кінця 2024 року. Він зазначив, що попри військові ризики Україна не зупиняє потяги, а вони є дуже повільними на відміну від літаків. Проте всі чомусь вирішили, що авіація більш небезпечна. За його словами, це не зовсім правильно з точки зору оцінки ризиків [6].

Голова Державної авіаційної служби Олександр Більчук під час публічного звіту про результати роботи відомства повідомив, що відновлення польотів цивільної авіації над Україною можливе лише після зниження ризиків до прийнятного за міжнародними стандартами рівня. "Міжнародні стандарти вимагають чітко ідентифікувати всі загрози і після цього визначити рівень ризику для кожної із них. На сьогодні ми маємо оцінку ризиків. Розробляються заходи, щоб знизити ці ризики до прийнятних. Коли ми зрозуміємо, що ризики є прийнятними – тільки після того розпочнуться польоти над Україною", – сказав Більчук. Він додає, що з метою забезпечення захисту цивільної авіації наразі, відповідно до Загальної оцінки рівня загрози та ризиків авіаційній безпеці ЦА у межах території України та повітряного простору над нею, затвердженої наказом Державіаслужби від 04.07.2023 № 438, територію України та повітряний простір над нею віднесено до конфліктних зон з високим ступенем ризику авіаційній безпеці [5].

Генеральний директор Ryanair Майкл О'Лірі в інтерв'ю "Інтерфакс-Україна" надав два можливих варіанти для відновлення польотів. Перший передбачав відновлення авіасполучення одразу після завершення війни, а другий – більш реалістичний, з варіантами відновлення невеликої кількості рейсів до кінця року. Він пояснив, що для отримання дозволу на відновлення польотів в Україні необхідно мати позитивний висновок EASA – Європейського агентства авіаційної безпеки, і, за його словами, українська сторона вже веде відповідні

переговори. Водночас він наголосив, що позитивне рішення EASA є ключовим моментом для відкриття можливості здійснювати польоти в Україну [7].

Кирило Новіков, авіаційний експерт та голова благодійного фонду "Допомога львівському оборонному кластеру" говорить, що: "виконання польотів з будь-якого аеропорту України можливі лише при наявності постійно діючої протиракетної та протиповітряної оборони. Це той фактор, який дозволить нам відновити польоти для цивільної авіації. Початок польотів з будь-якого аеропорту України, будь-яким авіаперевізником, має бути затверджений на міжнародному рівні, адже Україна є частиною Європейської системи повітряного простору, як з точки зору безпеки польотів так і аеронавігації. Відповідно, поки не буде чіткого рішення органів, які забезпечують безпеку польотів, до цього моменту говорити про відновлення польотів недоцільно". В свою чергу Кирило Новіков впевнений, що відновлення польотів цивільної авіації стане можливим після дозволу з боку Генштабу за умови повної комплектації засобами ППО кожного відкритого аеропорту і ділянок вздовж кордону та маршруту польотів [4].

Українська авіакомпанія SkyUp готова першою повернутися в небо, щойно воно відкриється для цивільної авіації. "Питаннями побудови діючої системи безпеки польотів займається глобальна екосистема, куди входять світові та регіональні компетентні організації. Якщо говорити про запуск роботи цивільної авіації до завершення війни, то очевидно, що першочерговий дозвіл має бути від Збройних Сил", – підкреслили в SkyUp [8].

Богдан Долінце, експерт із питань розвитку авіаційного ринку, розповів, що аеропорти Києва (Бориспіль, Жуляни) та Львова є головними претендентами на відкриття для відновлення цивільних авіаперельотів в Україні. Втім, на кого саме впаде вибір, залежить від їхньої готовності та наявності навченого персоналу, необхідних укриттів тощо. "Це залежатиме від того, наскільки кожен аеропорт продемонструє свою готовність і підтвердить авіарегулятору, що у них є навчений персонал, необхідні укриття, що вони підготовлені і можуть правильно діяти. Це може сказати лише відповідний аудит", – пояснив Долінце [9].

Поверненню розмов про можливість відновлення цивільних перельотів в Україні передувала заява міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Олександра Кубракова про те, що Україна розпочинає офіційні переговори про відкриття пасажирських аеропортів. Зокрема:

- переговори вестимуться з авіаційними регуляторами США та Європейського Союзу (ЄС);
- також українська сторона консультується з адміністрацією цивільної авіації Ізраїлю, щоб запозичити досвід забезпечення безпеки польотів.

При цьому говорити про якісь конкретні терміни відновлення пасажирського авіасполучення, за його словами, поки не можна [9].

Фокусуючись на розгляді питання, хочу відзначити, що на даний час, від моменту початку російської агресії на постійній основі функціонує залізничне сполучення (часом у критичних умовах). Тому виникає думка , що цілком могло

б працювати і авіасполучення. Тим паче, що ми маємо хороший приклад з забезпеченням морського зернового коридору. Проте, не йдеться про відкриття усіх аеропортів (на сьогодні їх в Україні налічується 20), а тільки одного-двох і то, в умовах війни, всі потенційні маршрути цивільної авіації будуть орієнтовані в бік Європейського союзу.

При порівнянні залізничного та авіа транспорту виникають деякі подібності та розбіжності. З подібного – те, що обидва види транспорту є цивільними, відносяться до критичної інфраструктури, забезпечуються дороговартісними транспортними засобами, є вразливими та незахищеними проти атак з боку ворожих військових. З відмінного – залізничний транспорт більш повільний в русі, тому його легше атакувати, довжина складу потяга робить його легкою мішенню. Залізнична інфраструктура, включно з вокзалами, значно розгалужена за територією і тому існує дуже велика кількість потенційних точок для її атаки. У свою чергу, літаки є досить швидкими, і при використанні аеропортів, значно віддалених від ворожої території і зони бойових дій, навряд чи ворог зможе дотягнутися до них спеціальними ракетами. Для літака небезпечно, коли він на землі. Також аеропорт та летовище займають відносно невелику територію, яку легше буде захистити ешелонованою системою засобів ППО та ПРО. На додаток до цього, можливо, варто ще раз просити державу Ізраїль продати нам славнозвісний «залізний купол», або навіть розробити її український аналог.

Найбільш оптимальним варіантом, на думку автора, для авіасполучення є відкриття аеропорту «Львів» ім. Данила Галицького. Він, як і аеропорт «Бориспіль» має статус міжнародного, новий та має хорошу інфраструктуру, а менша пропускна здатність компенсується близькістю до кордону та віддаленістю від ворожої території, що в рази зменшує небезпеку для повітряних суден.

Отже, як видно з вище наведеного, питання відкриття повітряного простору України для цивільної авіації є складним, багатогранним, дискусійним та залежить від багатьох факторів. Визначальними у ньому є: тактична ситуація на фронті; стан готовності аеропортів, включно з системами внутрішньої безпеки, підготовленістю персоналу та укриттями для пасажирів; стан злітних смуг та їх захист; дозволи міжнародних регуляторів з авіаційної безпеки, таких як ICAO, IATA, EASA, EUROCONTROL; готовність авіакомпаній та операторів ринку розпочати роботу; готовність страхових компаній покривати ризики діяльності у сфері авіаперевезень; наявність ефективної системи ППО а також, можливо, винищувачів F16; дозволи Українських державних регуляторів (Міністерство інфраструктури, Державна авіаційна служба, відповідні органи військово-цивільних адміністрацій, підрозділи Укравіаруху і безпосередньо авіаційні військові департаменти); і, найголовніше – дозвіл від Генштабу Збройних Сил України.

Список використаних джерел:

1. Про критичну інфраструктуру: Закон України від 16.11.2021 № 1882-IX (поточна редакція від 01.01.2024). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20 (*дата звернення 07.05.2024*)

2. Деякі питання об'єктів критичної інфраструктури: Постанова Кабінету міністрів України від 09.10.2020 №1109 (поточна редакція 20.01.2024). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1109-2020-n#Text (*дата звернення 07.05.2024*)

3. Додатковий протокол до Женевських конвенцій від 12 серпня 1949 року (Ст.52) URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_199#Text (*дата звернення 07.05.2024*)

4. Бабенко М. Названі умови відновлення польотів цивільної авіації в Україні — чи можливо під час воєнного стану**.** *The page від 16 березня 2024.* URL: https://thepage.ua/ua/economy/perspektivi-vidnovlennya-polotiv-civilnoyi-aviaciyi-v-ukrayini-u-2024-roci (*дата звернення 07.05.2024*)

5. Марущак О. Відновлення польотів з України: які є перспективи і що кажуть експерти. URL: https://tsn.ua/exclusive/vidnovlennya-polotiv-z-ukrayini-yaki-ye-perspektivi-i-scho-kazhut-eksperti-2387701.html (*дата звернення 07.05.2024*)

6. Пришляк Н. «Ризикована місія»: експерт оцінив можливість відновлення пасажирських авіарейсів. URL: https://www.unian.ua/economics/transport/vidnovlennya-aviareysiv-ekspert-ociniv-mozhlivist-z-tochki-zoru-bezpeki-12568857.html (*дата звернення 07.05.2024*)

7. В Україні анонсували відкриття аеропорту під час війни: наскільки це можливо. URL: https://visitukraine.today/uk/blog/2913/v-ukraini-anonsuvali-vidkrittya-aeroportu-pid-cas-viini-naskilki-ce-mozlivo (дата звернення 07.05.2024)

8. Ялівець Г. Відкрити небо над Україною: Чи можливо відновити авіасполучення до закінчення війни. *Бізнес Цензор від 05.02.2024*. URL: https://biz.censor.net/resonance/3470914/vidkryty_nebo-nad_ukrayinoyu_chy_mojlyvo_vidnovyty_aviaspoluchennya_do_zakinchennya_viyiny (дата звернення 07.05.2024)

9. Для аеропортів придумають спеціальні правила на випадок повітряних тривог: Хто відповідатиме за безпеку. *Патріоти України від 12.03.2024*. URL: https://patrioty.org.ua/society/dlia-aeroportiv-prydumaiut-spetsialni-pravyla-na-vypadok-povitrianykh-tryvoh-khto-vidpovidatyme-za-bezpeku-506386.html (дата звернення 07.05.2024)

10. Рильський Д. Чи реально відкрити аеропорти в Україні, поки триває війна, та чи стане в пригоді досвід Бен-Гуріону в Тель-Авіві — розмова з авіаекспертом. URL: https://nv.ua/ukr/ukraine/events/vidkrittya-aeroportu-v-ukrajini-ekspert-pro-perspektivi-i-nebezpeki-vidkrittya-aeroportu-u-viynu-50373621.html (дата звернення 02.05.2024)

11. Новіков К. Інфраструктура України умовно готова до відновлення авіаперевезень на 90% - експерт. *Укрінформ від 12.03.2024.* URL:

https://www.ukrinform.ua/amp/rubric-economy/3838896-infrastruktura-ukraini-umovno-gotova-do-vidnovlenna-aviaperevezen-na-90-ekspert.html (дата звернення 02.05.2024)

12. Відновлення авіасполучення в Україні - які перспективи. *Укрінформ від 22.02.2024.* URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3830665-vidnovlenna-aviaspolucenna-v-ukraini-aki-perspektivi.html (дата звернення 02.05.2024)

13. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 № 2469-VIII (поточна редакція від 31.03.2024). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text (дата звернення 01.05.2024).