

Приєднання України до єдиного європейського авіаційного простору: проблеми та перспективи

Статтю присвячено вивченню проблем та перспектив приєднання України до створеної в Європі концепції об'єднаного повітряного простору «Єдине небо Європи». В пошуку шляхів вирішення зазначеної в темі проблеми автор звертається до аналізу діяльності міжнародних організацій, до компетенції яких входить контроль реалізації спільного авіаційного простору, а такоже думок аналітиків та експертів.

Народження ідеї «Єдиного неба Європи» датують 1999 роком, коли Єврокомісією було прийняте відповідне рішення про реформування системи авіаційного контролю. Саме тоді прийшли до висновку про те, що є нагальною необхідністю організації повітряного простору в залежності від потоків повітряного руху.

До 2007 року між Україною та Євросоюзом було укладено декілька угод щодо використання повітряного простору та діяльності авіації. Але, якщо починати відлік щодо офіційних переговорів, то вони стартували в 2007 році і проводяться до сьогодні.

Угода про Спільний авіаційний простір або проект «Єдине небо Європи» спрямований на реорганізацію європейської системи управління повітряним рухом. Перспектива створення такого проекту передбачає вирішення завдань забезпечення потреб в підвищенні пропускної спроможності повітряного простору. Стрімко зростаючі потреби в підвищенні пропускної на певному етапі стали істотним чинником, що обмежує діяльність системи організації повітряного руху в Європі. Також ставилися завдання забезпечення безпеки польотів і охорони навколишнього середовища. «Єдине небо» покликане було створити організацію, в компетенцію якої буде входити регулювання аеронавігації в країнах Європи. Реалізовувати це завдання планувалося не на місцевому, а на регіональному рівні, з подальшою перспективою її розширення на території інших країн.

Концепція спільного авіаційного простору зумовлена численними документами, що були прийняті раніше та визначали певний функціональний режим повітряного простору. Наприклад, Конвенція про співпрацю в області аеронавігації та спільної організації та забезпечення обслуговування повітряного руху в верхньому повітряному просторі Західної Європи, яка була підписана в Брюсселі в 1960 році [2]. Аналогічний підхід можна простежити і в багатосторонньому правовому режимі, який застосовувався в Євросоюзі з 1993 року і передбачав зняття обмежень доступу на ринки авіаперевезень держав-учасників. Цей режим скасував обов'язковість отримання санкцій від країн-учасниць на здійснення повітряних перевезень в межах Євросоюзу. Однак, разом з тим слід зазначити, що при цьому польоти залишалися

міжнародними. Подальше прийняття в 2001 році Єврокомісією рішення про формування єдиного органу, що буде регулювати процес управління повітряним рухом в Євросоюзі, Норвегії та Швейцарії, стало своєрідним розвитком ідеї «єдиного неба» з подальшим залученням до процесу та інших країн [5]. Головною метою було створення принципово іншої організації повітряного простору, а також єдиного органу управління, який буде здійснювати регулювання повітряного сполучення по всьому континенту.

Головною причиною, що зумовила необхідність створення такої організації, став критичний стан повітряного простору Європи, який за оцінками експертів, є найбільш завантаженим у світі. Система, за допомогою якої здійснюється управління і регулювання морально застаріла. Головним її недоліком є те, що кордони авіазон вимушено збігаються з національними, частина територій зарезервована військовими. Така ситуація змушує створювати зигзагоподібні повітряні траси, які досить дорого обходяться європейським авіакомпаніям і призводять до складнощів при виникненні будь-якої нестандартної ситуації.

Передбачалося, що створення Європейської загальної авіаційної зони (ЕСАА) створить сприятливі умови для всіх користувачів повітряного простору [5]. Зазначений ефект мав реалізуватися шляхом більш безпечного і продуктивного використання повітряного простору та управління повітряним рухом всередині і за межами Європейського Союзу.

В основі концепції Єдиного неба було покладено два нерозривно пов'язаних принципів. Перший передбачає уніфікацію стандартів і правил, що відносяться до наступних сфер взаємодії: безпека, конкуренція, соціальна політика і права пасажирів. Другий заснований на ідеї надання єдиних ринкових можливостей для розвитку авіаційної промисловості.

Основні завдання, які ставилися перед учасниками цього проекту полягали в наступному [1]:

1. Виведення функції управління повітряним рухом з-під юрисдикції національних органів.
2. Скасування його реалізації в рамках національних кордонів держав-членів спільного авіаційного простору.
3. Створення особливих - функціональних блоків повітряного простору, межі яких будуть відповідати завданням підвищення ефективності його використання.
4. Головною метою управління повітряним рухом залишається забезпечення безпеки авіаперевезень.
5. В управлінні буде приділятися особлива увага потребам учасників повітряного руху відповідно до обсягів авіаперевезень, що постійно зростають.

Вищенаведені завдання переслідують досягнення єдиної мети - створення такої наднаціональної системи управління повітряним рухом, яка буде брати до уваги необхідні для авіаперевізників маршрути і профілі їх руху. Планувалося, що реалізація задуманого дасть можливість не тільки підвищити безпеку і ефективність авіаперевезень, але і дозволить значно збільшити їх обсяг. Якщо це все зобразити в цифрах, то виходило, що створений авіаційний ринок охопить 35 країн, а сумарна чисельність населення яких становить 500

млн. осіб. З огляду на той факт, що в 2005 році ЄС включав 25 держав, новостворений авіаційний проект з сусідніми країнами планував охопити на 52 мільйонів осіб більше.

Весь п'ятнадцятирічний період розвитку Єдиного неба Європи можна умовно розділити на кілька етапів, кожен з яких знаменує собою перехід на новий рівень відносин між учасниками [6].

Першим і стартовим є 2001 рік, коли Єврокомісія прийняла пропозицію про створення єдиного неба, а також загального регулюючого органу, покликаного реалізувати управління повітряним рухом в Європі і приєдналися країн - Норвегії та Швейцарії [6].

2006 рік - наступний етап, який ознаменувався підписанням багатосторонньої угоди між ЄС, його державами-учасниками і десятима сусідніми країнами про створення спільної авіаційної зони в Європі (ЕСАА). Найбільш значущим з юридичної точки зору стало забезпечення можливості здійснювати польоти в будь-яку країну-учасницю угоди без обмежень щодо вибору маршруту і кількості (частоти) польотів, а також допуск до виконання таких польотів будь-який з авіакомпаній країн-учасниць угоди [6].

2008 рік увійшов в історію створення єдиного європейського неба як поглиблення законодавчого регулювання, засноване на введенні цілого пакет документів SES-II, які закріпили розмежування авіаційного простору в Європі на дев'ять зон контролю, або функціональних блоків повітряного простору (FABs). На підставі норм, прийнятих в згаданому пакеті документів Єдине європейське небо було структуровано в залежності від потоків повітряного руху, а не від національних кордонів, що дозволяє ефективно і гнучко використовувати повітряний простір, а також відповідно до вимог ІКАО, розвивати тісне співробітництво між військовими і цивільними користувачами. Крім того, в 2008-му у проекту з'явився технологічний компонент. Мова йде про програму досліджень по організації повітряного руху - Single European Sky ATM Research (SESAR), яка забезпечує широке використання новітніх технологій на основі узгодженого об'єднання всіх зусиль і ресурсів в Європі.

2010 рік ще раз наголосив на необхідності створення Єдиного неба Європи. 14 квітня відбулося друге виверження вулкана Ейяфьядлайекюдль, яке не тільки викинуло в атмосферу величезну кількість вулканічного попелу, а й показало практично повну неспроможність управління повітряним сполученням в Європі. Як відомо, відбулося масштабне порушення руху комерційних авіарейсів по всій території північної Європи. Виникла критична ситуація, яка ще раз продемонструвала нездатність реагувати на виклики природи і гостру потребу реорганізації управління авіаційним потоком на основі створення єдиного регулюючого органу управління повітряним рухом в Європі.

Новий етап розвитку Єдиного європейського неба стартував в 2012 році. Ідея «безшовної» (без урахування національних кордонів) системи аеронавігації збереглася. Положення проекту підкреслюють необхідність його створення. Останнє дозволить випрямити повітряні траси і значно економити паливні ресурси. Роль керівника органу було покладено на EASA (Європейське

агентство з безпеки польотів), яке до цього часу займалося лише питаннями льотної придатності повітряних суден.

Для України визначальним кроком стало підписання 16 січня 2017 року Державіаслужбою України та Єврокомісією домовленості щодо зближення систем сертифікації.

Таким чином, узагальнюючи коло проблем, пов'язаних з проектом створення спільного авіаційного, слід зазначити, що як з боку ЄС, так і з боку України немає готовності підписати угоду. ЄС відсуває цей процес через те, що в самій Європі ряд проблем, серед яких: застарілі технології і низька продуктивність праці, невиконання країнами-учасницями умов підписаної угоди та інші. Однак справжні причини криються, скоріш за все, в тому, що далеко не всі авіакомпанії і провайдери бачать свої вигоди в створенні спільного авіаційного простору.

Щодо України слід зауважити, що підписання Угоди з ЄС мало б стати тим рушійним фактором, який дозволив би розкрити їй свої можливості на ринку авіапослуг. Однак такий сценарій можливий лише за умови серйозних змін в авіаційному законодавстві і розробці інтеграційного механізму, який дозволить зберегти вітчизняні авіакомпанії на ринку. У підсумку, слід зазначити, що як в Європі, так і в Україні, прагнення до створення єдиного європейського неба гальмуються зверху і пов'язані з небажанням монополістом авіаринку поступатися своїми позиціями наднаціональним органам.

Список літератури

1. Слипченко А. В. Программа «Единое европейское небо» как фактор углубления сотрудничества между Украиной и Европейским Союзом [Текст] / А. В. Слипченко // Юридические науки: проблемы и перспективы: материалы междунар. науч. конф. (г. Пермь, март 2012 г.). — Пермь: Меркурий, 2012. — С. 146-149.
2. Фишман В. Единое европейское небо не для конфликтов и катастроф [Электронный ресурс] // Портал Рубеж. — Режим доступа: <http://www.rubezh.eu/Zeitung/2006/03/09.html>
3. Угода між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про Спільний авіаційний простір: проект [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>.
4. Гребенюк Е. Единое небо Европы: быть или не быть [Электронный ресурс] // Центр транспортных стратегий. — Режим доступа: <http://cfts.org.ua/articles/46274>
5. Малеев Ю. Единое региональное небо: концепция и реальность // Третья конференция по воздушному праву. Научно-практическая конференция: Сборник докладов/ Университет ГА С.-Петербург, — 2013. — С.22-27.