

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН  
КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН, СУСПІЛЬНИХ КОМУНІКАЦІЙ  
ТА РЕГІОНАЛЬНИХ СТУДІЙ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ  
Завідувач випускної кафедри  
\_\_\_\_\_ Н. Ф. Ржевська  
«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20 \_\_ р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА**  
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА  
СПЕЦІАЛЬНОСТІ 291 «МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ,  
СУСПІЛЬНІ КОМУНІКАЦІЇ ТА РЕГІОНАЛЬНІ СТУДІЇ»  
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЇ ПРОГРАМИ  
«МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ»

**ТЕМА: «ПОВІТРЯНИЙ ПРОСТІР ЯК ТЕРИТОРІЯ МІЖНАРОДНОГО  
КОНФЛІКТУ: СВІТОВИЙ ДОСВІД ТА ВІТЧИЗНЯНА ПРАКТИКА»**

Виконавець: студент 4 курсу, 408 групи, Шаліт Валентин Сергійович

Керівник: доктор політичних наук, завідувач кафедри міжнародних відносин,  
інформації та регіональних студій Ржевська Ніна Федорівна

Нормоконтролер

\_\_\_\_\_  
(підпис)

\_\_\_\_\_  
(П.І.Б.)

КИЇВ 2021

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ .....	6
1.1. Сутність та класифікація повітряного простору.....	6
1.2. Особливості міжнародно-правового режиму використання повітряного простору.....	11
РОЗДІЛ 2. МІЖНАРОДНІ КОНФЛІКТИ В ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРІ .....	21
2.1. Сучасний стан світової авіації .....	21
2.2. Світовий досвід міжнародних конфліктів у повітряному просторі.....	27
РОЗДІЛ 3. ПОВІТРЯНИЙ ПРОСТІР УКРАЇНИ ТА МІЖНАРОДНІ КОНФЛІКТИ .....	41
3.1. Аналіз сучасного стану повітряного простору України.....	41
3.2. Вітчизняна практика появи та попередження конфліктів у повітряному просторі.....	49
ВИСНОВКИ .....	58
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....	62

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Нині міжнародний повітряний транспорт є одним із найбільш ефективних шляхів встановлення та поглиблення економічних і соціальних зв'язків між державами. В умовах посилення глобалізації світовий авіаційний транспорт став одним із системоутворюючих елементів міжнародної економіки, що забезпечує швидке та комфортне переміщення пасажирів і різних видів вантажів. Посилення інтегрованості світового господарства та потреби в транспортній взаємодії між окремими регіонами та країнами забезпечило суттєве зростання міжнародних авіаційних перевезень у XXI ст. Саме розвиток ринку міжнародних авіаперевезень створює умови для посилення інтеграційних та глобалізаційних процесів за рахунок забезпечення вільного пересування пасажирів та вантажів, стимулювання держав до участі у світовій торгівлі та є одним із ключових чинників соціально-економічного розвитку національних економік як в найближчій, так і в довгостроковій перспективах.

Для авіації важливе значення завжди має питання організації використання повітряного простору, від чого безпосередньо залежить діяльність авіаційного транспорту. В сучасних умовах зростання політичного напруження та кількості різних конфліктів питання забезпечення вільного доступу до повітряного простору всіх авіаперевізників є особливо актуальним.

Дослідження щодо характеристики та використання повітряного простору присвячені праці таких вітчизняних вчених, як М. В. Буроменського, Ю.О. Волошина, Г. В. Малахівської, О. В. М'якоти, Т. Л. Сироїд та ін. Проте, донині питання впливу міжнародних конфліктів на діяльність авіаперевізників залишається недостатньо вивченим у царині міжнародних відносин, відсутні комплексні дослідження з цієї проблематики.

**Мета дипломної роботи** полягає у вивченні світового досвіду та вітчизняної практики міжнародних конфліктів у повітряному просторі та їхньому попередженні.

**Завданнями дипломної роботи є:**

- визначити сутність та класифікацію повітряного простору;
- розглянути особливості міжнародно-правового режиму використання повітряного простору;
- дослідити сучасний стан світової авіації;
- розглянути світовий досвід міжнародних конфліктів у повітряному просторі;
- проаналізувати сучасний стан повітряного простору України;
- дослідити вітчизняну практику конфліктів у повітряному просторі.

**Об'єктом дослідження** є світовий повітряний простір.

**Предметом дослідження** є міжнародні конфлікти в повітряному просторі та шляхи щодо їхнього передбачення та запобігання.

**Методи дослідження.** При написанні дипломної роботи використовувалась система загальнонаукових та спеціальних методів, які призначені для отримання достовірних і об'єктивних результатів, зокрема: логічно-абстрактний метод, методи узагальнення та системний використовувалися для дослідження розвитку теоретичних засад та розкриття головних характеристик і видів повітряного простору, особливостей міжнародно-правового режиму використання повітряного простору; методи аналізу і синтезу, метод порівняння використовувалися для з'ясування сучасного стану світової авіації та світового досвіду міжнародних конфліктів у повітряному просторі; метод структурно-логічного аналізу, економіко-статистичний метод були використані при дослідженні сучасного стану авіаційної галузі України та вітчизняної практики конфліктів у повітряному просторі. Графічний метод використовувався для наочного подання методичного, теоретичного та прикладного матеріалу дослідження.

**Практичне значення** отриманих результатів полягає у тому, що сформульовані теоретичні положення та практичні результати дослідження можуть бути використані авіаційними підприємствами при плануванні нових маршрутів перевезення.

Інформаційною базою роботи слугували наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених із досліджуваного питання, вітчизняні та зарубіжні періодичні видання, законодавчо-нормативні акти, статистична інформація міжнародних та вітчизняних організацій, ресурси мережі Інтернет.

**Структура роботи.** Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних інформаційних джерел.

# РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

## 1.1. Сутність та класифікація повітряного простору

Повітряним простором держави є частина повітряної сфери, яка розташована над її суходолом та водною територією, в тому числі над її територіальними водами. Державі належить повний та виключний суверенітет над власним повітряним простором.

На сьогодні існують такі види повітряного простору (рис. 1.1).

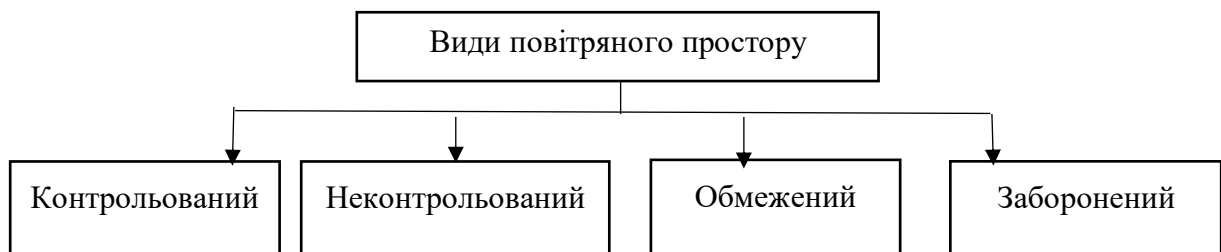


Рис. 1.1. Види повітряного простору

Складено автором на основі [5; 18]

Обмежений повітряний простір – це повітряний простір, який зазвичай використовується військовими, де місцеві контролюючі органи визначили, що повітряний рух повинен бути обмежений чи заборонений з міркувань безпеки. Це один із багатьох типів позначень повітряного простору спеціального призначення, і він зображений на аеронавігаційних картах буквою «R», після якої йде серійний номер.

За даними Федеральної авіаційної адміністрації США (FAA): райони обмеженого повітряного простору означають існування незвичних, часто невидимих, небезпек для літаків, наприклад таких як керовані ракети, артилерійська стрільба, повітряна зброя тощо. Проникнення в зони обмеженого доступу без дозволу з боку диспетчерів чи контролюючих органів може бути надзвичайно небезпечним для літака і його пасажирів[38].

Зони обмеженого повітряного простору можуть бути неактивними постійно – у таких випадках для авіакомпаній, як правило, доступні графіки місцевих дат і часу, які вказують, коли ці зони активні, в коли повітряний простір підлягає нормальній роботі. Ці зони активуються NOTAM – сповіщеннями, які розсилається пілотам літаків засобами електрозв’язку і в яких міститься інформація про введення в дію, стан чи зміну будь-якого аеронавігаційного обладнання, обслуговування та правил, або інформацію про небезпеку, яка має важливе значення для працівників авіаперевізників, пов’язаних з виконанням польотів. Наприклад, зона обмеженого повітряного простору є над табором Пендлтон на півдні Каліфорнії (R-2503D), між Сан-Дієго і Лос-Анджелесом. Ця зона може бути активною тільки протягом певної кількості днів на рік, таким чином даючи можливість невеликим літкам летіти по прямому маршруту через зону, замість того, щоб відхилитися та залітати у гірську місцевість в глиб країни [37].

Заборонений повітряний простір належить до області повітряного простору, в межах якої політ повітряних суден заборонений, як правило, через проблеми безпеки. Це один із багатьох типів позначень повітряного простору спеціального призначення, і він зображений на аеронавігаційних картах буквою «P», за якою йде серійний номер. Заборонений повітряний простір відрізняється від обмеженого повітряного простору тим, що вхід до нього, як правило, заборонений постійно для всіх повітряних суден та не передбачає дозволу від авіадиспетчерів чи контролюючих органів повітряного простору.

Федеральна авіаційна адміністрація США визначає заборонені зони як райони, які містять повітряний простір визначених розмірів, визначений територією на поверхні землі, в межах якої заборонений політ повітряних суден. Такі зони встановлюються з метою безпеки або з інших причин, пов’язаних з національною безпекою [38].

Деякі заборонені повітряні простори можуть бути доповнені за допомогою NOTAM. Наприклад, в забороненій зоні P-40 і в обмеженій зоні

R4009 часто додається додатковий обмежений повітряний простір за допомогою NOTAM, коли президент США відвідує Кемп-Девід у штаті Меріленд, тоді, як правило, повітряний простір за межами зон P-40 і R4009 не заборонено (обмежено).

Порушення кордонів забороненого повітряного простору, що створений для цілей національної безпеки, може призвести до військового перехоплення літака, що порушує правила або можливості нападу на нього. Літаки, що порушують чи збираються порушити заборонений повітряний простір, заздалегідь попереджаються на аварійній частоті для літаків (121,5 МГц).

Контрольований повітряний простір – повітряний простір певної протяжності, в межах якого повітряними службами країни здійснюється контроль. Рівень контролю змінюється в залежності від класів повітряного простору. Контрольований повітряний простір, як правило, встановлює вищі мінімальні погодні показники, ніж застосовуються у неконтрольованому повітряному просторі. Це протилежність неконтрольованому повітряному простору [37].

Контрольований повітряний простір встановлюється в основному з трьох різних причин [37]:

- зони повітряного руху великого обсягу, наприклад поблизу аеропортів,
- IFR трафік (правила польотів за приладами),
- безпека.

Контрольований повітряний простір, зазвичай, існує в безпосередній близькості від найбільш зайнятих аеропортів, де літаки, що використовуються на рейсах комерційного повітряного транспорту, вилітають з аеропорту або роблять посадку. Деякі країни також забезпечують контрольований повітряний простір майже всюди, однак у більшості країн загальноприйнятим є надання неконтрольованого повітряного простору в



районах, де не передбачається значна кількість повітряного транспорту чи військова діяльність.

Неконтрольований повітряний простір – це повітряний простір у якому контроль повітряного руху не має жодного виконавчого органу, але у той же час може виконуватися спостереження.

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) класифікує повітряний простір в семи класах від класів А до G. Контрольований повітряний простір є класами від А до Е з метою зменшення регулювання польоту виконавчими органами. Політ за правилами польотів приладів (IFR) дозволений у всьому контрольованому повітряному просторі (деякі країни також дозволяють IFR у неконтрольованому повітряному просторі); політ за правилами візуального польоту (VFR) дозволений у всьому повітряному просторі, крім класу А [37].

Дозвіл на політ – це дозвіл, який потрібен літаку для перельоту, посадки або зупинки у повітряному просторі, що належить певній країні. Усі країни мають свої власні правила щодо видачі дозволів на польоти. Як правило, авіакомпанії, які виконують ці рейси, повинні платити за користування послугами, які можуть включати [12]:

- плату за засоби навігації по маршруту (RNFC), що повинна бути сплачена за політ над повітряним простором країни;
- плата за посадку та паркування літака;
- термінальні навігаційні та посадочні збори (TNLC).

Кожна країна має свої власні норми щодо надання цих дозволів, а також визначає свій власний тарифний лист для розширення цих послуг.

Існують різні типи дозволів, які можна отримати на основі використання повітряного простору країни:

- дозвіл на переліт береться для проникнення у повітряний простір суверенної країни, польоту над ним і виходу з нього. Усі договірні країни згідно Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція) дозволяють польоти з інших країн. Однак попереднє схвалення потрібно

перед входом у повітряний простір. У деяких випадках конфлікт із країною походження або пункту призначення, несплачені платні за навігацію тощо можуть бути причинами відмови у дозволі на конкретний рейс.

- дозвіл на посадку вимагається для посадки в певному аеропорту.
- дипломатичний дозвіл, коли повітряне судно належить уряду або військовим, потрібно отримати дипломатичний дозвіл. Ці дозволи, як правило, надаються Міністерством закордонних справ країни, над якою буде здійснюватися політ літака. Авіакомпанії або їх відповідні агенти можуть безпосередньо звертатися за цими дозволами до країн. Плата стягується відповідними національними авіаційними органами з цих операторів [29].

Нині використання повітряного простору розширюється та посилюється внаслідок зростання нових користувачів, наприклад, безпілотників. Однак, його потужність не збільшується. Це вимагає масштабного редизайну повітряного простору з метою підвищення ефективності використання повітряного простору та зменшення впливу шуму та викидів. Безпека є ключовою у цьому відношенні.

Суть програми редизайну полягає в тому, що тісніша співпраця між цивільною та військовою авіацією дозволить більш ефективно використовувати потужність повітряного простору. Це призведе до прокладання коротших «автомагістралей» у повітрі, а також до коротших маршрутів до та з аеропортів, тим самим зменшуючи споживання палива, а також забруднення CO<sub>2</sub> та азоту в повітрі. Крім того, швидший підйом та спуск літаків також зменшить вплив шуму [29].

Редизайн повітряного простору та його збільшена спроможність матимуть позитивні ефекти. Нові методи поводження з повітряним рухом можуть обмежити вплив шуму (на порядок 20%), зменшити вміст CO<sub>2</sub> та азоту в повітрі (скорочення споживання палива на рейс приблизно на 8%) та скоротити час польоту (приблизно на 9%), у поєднанні з розширенням можливостей повітряного простору.

Основними елементами переробленого повітряного простору є:

– редизайн повітряного простору, що створить простір для поліпшення доступності аеропортів через більш прямі, коротші маршрути. Це зменшить викиди CO<sub>2</sub>;

– перебудова зони заходу на посадку до аеропортів для створення фіксованих маршрутів, що дозволяють безперервно підніматися та спускатись літаками. Це дозволяє підходити з більших висот і скоротить час, необхідний для досягнення більших висот після вильоту, що зменшує вплив шуму на землю;

– скорочення існуючих зон військової підготовки, що зробить території більш доступними, і вони можуть бути пристосованими для цивільного повітряного руху;

– покрокове оновлення оперативної концепції управління повітряним рухом. Це головним чином стосується максимізації можливостей для безперервного підйому та спуску, а також польоту за встановленими та коротшими маршрутами. Саме це зменшить викиди CO<sub>2</sub> і вплив шуму на землю [29].

Таким чином, повітряним простором країни є частина повітряної сфери, яка розташована над її суходолом та водною територією, в тому числі над її територіальними водами. Існують такі види повітряного простору: контрольований та неконтрольований, обмежений, заборонений. Наразі через збільшення нових користувачів посилюється використання повітряного простору. Однак його потужність не збільшується. Це вимагає масштабного редизайну повітряного простору з метою підвищення ефективності використання повітряного простору та зменшення впливу шуму та викидів.

## **1.2. Особливості міжнародно-правового режиму використання повітряного простору**

Правовий режим повітряного простору і правове регулювання відносин, що виникають у зв'язку з використанням авіації при міжнародних

польотах, ґрунтуються як на принципах і нормах міжнародного (публічного) права, так і на нормах національного (внутрішньодержавного) права. Це обставина створює певні труднощі при дослідженні предмета міжнародного повітряного права.

Сфера дії міжнародного повітряного права охоплює два рівні:

1) правове регулювання міжнародних польотів у повітряному просторі певних держав;

2) правове регулювання польотів у міжнародному повітряному просторі [17, с. 252].

Конвенція ООН з морського права ( UNCLOS ) та Конвенція про міжнародну цивільну авіацію ( Чиказька конвенція ) визначають положення щодо повітряного простору. Контроль за повітряним простором визначається територіальними існуючими та взаємними угодами[5]. Так, ст. 1 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, що стосується суверенітету повітряного простору, стверджує, що «кожна держава має повний і виключний суверенітет над повітряним простором над своєю територією» [5]. Крім того, територія будь-якої держави включає 12 морських миль територіальних вод від узбережжя.

Повітряний простір, який не знаходиться в межах територіальних обмежень жодної країни, розглядається як «міжнародний повітряний простір». Країни можуть домовитись про контроль над частиною міжнародного повітряного простору. Наприклад, США мають владу над значною частиною Тихого океану, який знаходиться за межами їх територіальних кордонів.

Ст. 5 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію надає права на нерегулярні рейси 1-ї та 2-ї свободи, але обмежує перевезення для компенсації 3-ї та 4-ї свобод «такими правилами, умовами або обмеженнями», які основна держава вважає бажаними [5].

Ст. 6 передбачає, що жоден регулярний рейс, який виконуються над територією держави або на її територію, не здійснюється без її дозволу та відповідно до будь-яких умов або положень, передбачених Конвенцією [5].

Чиказька конференція підготувала два багатосторонні документи для обміну такими правами [5]:

- Транзитна угода (обмін правами першої та другої свободи).
- Транспортна угода (обмін першими п'ятьма свободами).

Двосторонні відносини у використанні повітряного простору. Незгода у комерційних питаннях на Чиказькій конференції призвела до двосторонніх переговорів щодо прав дорожнього руху. Таким чином, двосторонні угоди про повітряний транспорт стали основним засобом реалізації прав, наданих державам згідно зі статтями 1 і 6 Чиказької конвенції, щодо дозволу міжнародних регулярних повітряних сполучень з їхньої території та назад [5]. Сьогодні існує понад 2500 двосторонніх угод про повітряний транспорт між майже 200 країнами.

У 1992 році Сполучені Штати Америки уклали з Нідерландами першу угоду про відкрите небо другого покоління. Це дозволило голландській авіакомпанії KLM та будь-яким іншим голландським перевізникам летіти до будь-якої точки Сполучених Штатів Америки, а американським перевізникам дозволило долетіти до будь-якої точки Нідерландів. США були ідеологічно прив'язані до відкритих ринків, тому дисбаланс у праві дорожнього руху не викликав занепокоєння [38]. Більше того, відкриття Нідерландів дозволив KLM поєднати трафік з іншими авіакомпаніями, що спонукало ці авіакомпанії просити свої уряди підписати двосторонній договір із США про «відкрите небо».

У 1993 році США надали антимонопольний імунітет Wings Alliance між Northwest Airlines та KLM. У 1996 р. Німеччина підписала угоду про «відкрите небо», а за нею Чехія, Італія, Португалія, Словацька Республіка, Мальта та Польща. У 2001 р. Сполучені Штати Америки уклали двосторонні

угоди про «відкрите небо» ще з 52 державами і уклали свою першу багатосторонню угоду про відкрите небо з Брунеєм, Чилі, Новою Зеландією та Сінгапуром. У 2007 році США та ЄС уклали багатосторонній договір про «відкрите небо», який лібералізував все, крім іноземної власності та каботажу. Наразі США підписали двосторонні договори про «відкрите небо» з більш ніж 100 країнами.

Основні принципи «відкритого неба» [3]:

- відкритий вхід на всіх маршрутах;
- необмежена пропускна здатність та частота на всіх маршрутах;
- необмежені права маршруту та руху, тобто право на обслуговування між будь-якими пунктами включаючи відсутність обмежень щодо проміжних точок, зміни маршруту, гнучкості маршруту;
- ціни подвійного відхилення на ринках третьої та четвертої свободи;
- ліберальний чартерний договір (застосовуються найменш обмежувальні правила чартеру двох урядів, незалежно від походження рейсу);
- режим ліберальних вантажів (такі ж вичерпні критерії, як визначені для комбінованих перевізників);
- конверсія та переказ грошових коштів (перевізники можуть швидко та без обмежень конвертувати прибуток та переводити гроші в твердій валюті);
- відкриті можливості обміну кодами;
- положення про самообслуговування (право перевізника виконувати / контролювати функції аеропорту, що підтримує його діяльність);
- конкурентні положення щодо комерційних можливостей, плати за користування, добросовісної конкуренції та інтермодальних прав;
- явне зобов'язання щодо недискримінаційного функціонування та доступу до комп'ютерних систем бронювання.

Чиказька конвенція у 1944 р. Створила Міжнародну організацію цивільної авіації «ІКАО» та надала їй квазі-законодавчі повноваження

оприлюднювати стандарти та рекомендовану практику як додатки до Чиказької конвенції. Ці стандарти є обов'язковими для держав-членів, які не повідомляють ІКАО про відмінності у своїх національних законах [37].

Ст. 12 Чиказької конвенції вимагає, щоб кожна договірна держава, наскільки це можливо, уніфікувала свої норми, встановлені Конвенцією.

Ст. 37 намагається досягти однаковості в аеронавігації, вимагаючи, щоб кожна договірна держава співпрацювала у досягненні «найвищої на практиці рівномірності норм, стандартів, процедур та організації стосовно персоналу повітряних суден, повітряних шляхів та допоміжних служб у всіх питаннях, що стосуються однорідності яка полегшить та поліпшить повітряну навігацію»[5]. Отже, 191 держава-член ІКАО зобов'язується відповідати своїм внутрішнім законам, правилам та нормам міжнародних стандартів, прийнятих ІКАО.

Держава, яка проводить розслідування у сфері авіаційних перевезень, повинна визнати необхідність координації між відповідальним слідчим і судовими органами.

Більшість зібраних доказів повинні залишатися конфіденційними, якщо судові органи не визначать, «що їх розголошення переважає будь-який негативний внутрішній та міжнародний вплив, через який такі дії можуть мати на це або будь-яке майбутнє розслідування...».

Докази, зібрані під час розслідування нещасного випадку або інциденту, в тому числі ті, що надані добровільно, «можуть бути неналежним чином використані для подальшого дисциплінарного, цивільного, адміністративного та кримінального провадження. Якщо така інформація поширюється, вона в майбутньому може більше не розголошуватися слідчим. Відсутність доступу до такої інформації перешкоджатиме процесу розслідування та серйозно впливатиме на безпеку польотів».

Отже, використання доказів зібраних для розслідування питань безпеки, вимагає надзвичайної обережності, під час відповідальності чи каральних судових чи адміністративних проваджень.

Сучасне розуміння державного суверенітету над своїм повітряним простором представляє собою сукупність прав, які можна розділити на три групи:

- права, що належать до регулювання повітряних пересувань в межах території держави;
- права, що належать до регулювання комерційної діяльності;
- права, що належать до здійснення адміністративної, цивільної, кримінальної та іншої юрисдикції держави по відношенню до повітряних суден, їх екіпажів і пасажирів, вантажів та пошти, що знаходяться на цих судах.

Принцип свободи польотів у міжнародному повітряному просторі нерозривно пов'язаний з принципом державного суверенітету над повітряним простором і належить до основних принципів міжнародного права. Відповідно до цього принципу, вільним для польотів всіх повітряних суден є повітряний простір, що не знаходиться над суверенною територією і територіальним морем, а також над міжнародними протоками [18].

Повітряний простір над відкритим морем виключено з-під влади будь-якої держави, тому будь-які дії держав, спрямовані на поширення влади над ним є незаконними. Ніяка держава немає права перешкоджати іншій державі користуватися свободою польотів над відкритим морем на основі принципу рівності. Однак свобода польотів означає визнання державами не тільки прав, але й певних обов'язків, тому вони повинні утримуватися від будь-яких дій, які могли б несприятливо відбитися на використанні права свободи польотів над відкритим морем іншими державами. В цілому ж держави зобов'язані дотримуватися правил польотів, рекомендованих ІКАО [37]. Вони повинні також повинні запобігати забрудненню повітряного простору над відкритим морем внаслідок діяльності, яка включає застосування радіоактивних матеріалів або інших отруйних і шкідливих речовин; не



використовувати повітряний простір для проведення будь-яких випробувань ядерної зброї та ін.

Серед великої кількості стандартів ІКАО питання використання повітряного простору регулюються також такими документами [37]:

- DOC 4444. Організація повітряного руху,
- DOC 9426-AN/924. Керівництво з планування обслуговування повітряного руху;
- DOC 9432-AN/925. Керівництво з радіотелефонного зв'язку;
- DOC 9476-AN/927. Керівництво з систем управління наземним рухом і контролю за ним.

Значну увагу привертає розроблений Глобальний аеронавігаційний план на 2013-2028 рр., який визначає методику планування, орієнтовану на глобальну гармонізацію національних систем організації повітряного руху і їхню світову інтеграцію. У цьому плані викладено рекомендації державам на найближчу і середньострокову перспективу стосовно однакового переходу до системи глобальної гармонізації національних систем організації повітряного руху які передбачені Глобальною експлуатаційною концепцією ІКАО [26].

Серед багатосторонніх договорів міжнародного повітряного права також необхідно вказати:

- Конвенція про уніфікацію деяких правил, які стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська конференція) 1929 р. [12];
- Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конференція) 1944 р. [5];
- Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна (Женевська конференція) 1948 р. [6];
- Конвенція про збитки, які завдані іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні (Римська конференція) 1952 р. [7];
- Конвенція про правопорушення і деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна (Токійська конференція) 1963 р. [8];

– Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька конференція) 1970 р. [9];

– Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреальська конференція) 1971 р. [11];

– Договір з відкритого неба (Гельсінська конференція) 1992 р. [3].

Крім того, міжнародна практика повітряних перевезень між країнами виробила спеціалізовані галузеві принципи, що мають конкретне використання тільки у цій сфері діяльності країн. До них належать:

1. Принцип суверенітету над повітряним простором (закріплено у ст. 1 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію).

2. Принцип гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації (Чиказька конвенція).

3. Принцип свободи польотів у міжнародному повітряному просторі (свобода польотів над відкритим морем є складовою частиною загальноновизнаного принципу свободи відкритого моря, закріпленого в Конвенції ООН з морського права 1982 р.).

Необхідно зазначити, що кожна країна самостійно визначає порядок допуску іноземних повітряних суден у власний повітряний простір. Ця дозвільна система є основою правового режиму повітряного простору всіх країн на сьогодні, що є обов'язковим як для регулярних, так і нерегулярних міжнародних польотів. Режим повітряного простору та міжнародних польотів є сукупністю юридичних норм, що визначають права та обов'язки країн стосовно повітряного простору, його використання, порядок повітряних перевезень, правовий статус літаків та членів їх екіпажу, вантажів і пасажирів. Відповідно до ст. 29 Чиказької конвенції, кожен літак договірної країни, який здійснює міжнародні польоти, має мати наступні документи:

- свідоцтво про реєстрацію повітряного судна;
- посвідчення про придатність повітряного судна до польотів;
- відповідне свідоцтво на кожного члена екіпажу літака;
- бортовий журнал;

- дозвіл на бортову радіостанцію;
- список прізвищ пасажирів з відміткою про пункт відправлення та призначення;
- докладні декларації на вантаж [5].

Для реалізації норм міжнародного повітряного права головне місце відведено національному законодавству, яке регулює діяльність цивільної авіації і пов'язані з нею міжнародні правовідносини.

Розглянемо детальніше закони, які регулюють організацію польотів. Коли літак знаходиться на землі, використовуються закони тієї країни в якій він знаходиться. Це стосується як часу до, так і після польоту. Ці місцеві закони мають перевагу над будь-якими законами, які застосовуватимуться залежно від країни проживання повітряного судна або громадянства пасажирів чи екіпажу. Наприклад, у 2013 році капітана Пакистанських міжнародних авіаліній, що виконував рейс з аеропорту Лідса, було заарештовано, коли було встановлено, що він перевищив законний ліміт алкоголю. Це не порушило б закону в Пакистані. Подібна ситуація сталася в 2018 році, коли пілот Singapore Airlines був заарештований у Мельбурні, намагаючись здійснити рейс через ліміт алкоголю в крові.

Закони, що діють після вильоту літака, не такі чіткі. Тут слід усвідомити одне, що декілька країн можуть застосовувати юрисдикцію одночасно.

Закони, що застосовуються на борту повітряного судна, що прямує до міжнародного пункту призначення, визначені Токійською конвенцією (і меншою мірою Чиказькою конвенцією).

Токійська конвенція передбачає, що закони країни реєстрації повітряного судна застосовуються до дій, скоєних на борту. Ось чому, в деяких випадках дитина, яка народилася на борту рейсу, може прийняти громадянство країни реєстрації. Це також дозволяє країні призначення приймати юрисдикцію у випадку інцидентів, що впливають на безпеку повітря (включаючи викрадення або заподіяння шкоди іншому пасажиру).

Інші інциденти будуть розглядатися в пункті призначення посадки – наприклад, спричинення побоїв у польоті, куріння або недотримання інструкцій екіпажу.

Трапляються випадки, коли юридична юрисдикція залежить від маршруту польоту, або коли країна, у повітряному просторі якої знаходиться літак, також може застосовувати своє законодавство. Загалом, це стосується випадків, коли вчинена дія певним чином стосується країни, територію якої перелітає повітряне судно.

Кримінальна юрисдикція країни, у повітряному просторі якої було скоєно правопорушення, якщо ця країна не є державою реєстрації літака чи країною, де літак приземляється, не застосовується у зв'язку з будь-яким правопорушенням, скоєним на літаку в польоті, за винятком таких випадків:

- коли правопорушення має наслідки на території цієї країни;
- коли правопорушення було скоєне громадянином цієї країни чи проти нього;
- коли злочин суперечить національній безпеці цієї країни;
- коли правопорушення полягає у порушенні будь-яких правил і норм, які стосуються польоту і маневру літаків, що діють у цій країні;
- коли здійснення юрисдикції є необхідним для забезпечення дотримання будь-яких зобов'язань цієї країни за міжнародною угодою.

Для більш серйозних правопорушень у повітрі ситуація, як правило, розглядається в пункті призначення відповідно до законів країни – місця призначення.

Таким чином, основи міжнародного повітряного права у сфері регулювання повітряного простору були закладені ще в першій половині ХХ ст. на Варшавській та Чиказькій конференціях.

## РОЗДІЛ 2. МІЖНАРОДНІ КОНФЛІКТИ В ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРИ

### 2.1. Сучасний стан світової авіації

Авіатранспортні послуги на сьогодні є динамічним сектором міжнародної торгівлі послугами. Щорічно в світі авіаперевізники відкривають нові маршрути для перевезень, все більша кількість людей відправляються в подорожі.

Популяризація повітряних перевезень пов'язана з впровадженням на пасажирські рейси нових, технічно вигідних для перевізника літаків, які обладнані найбільш паливно-ефективними двигунами, які допомагають перевізнику знизити відсоток витрат.

Як відзначають експерти, кількість авіалайнерів, які використовуються авіакомпаніями сьогодні, збільшиться вдвічі до 2034 року. Найбільш популярними і затребуваними літаками серед авіакомпаній стануть регіональні літаки з місткістю від 120-180 пасажирів [37].

На сьогодні на ринку авіаперевезень переважає тенденція лібералізації. Це призводить до збільшення числа авіакомпаній, зростання конкуренції і, як наслідок, зниження тарифів на перевезення. Поява бюджетних перевізників, тобто лоукостерів, сприяє популяризації перевезень. Бюджетні компанії пропонують дешеві квитки по своїй маршрутній мережі. Цей фактор дозволяє подорожувати біднішим верствам населення і тим, для кого комфорт не є пріоритетом.

Сучасний ринок авіаперевезень характеризується глобалізацією. Сьогодні термін «національний перевізник» досить розмитий. Компанії укладають між собою різні код-шерінгові угоди, які дозволяють продавати квитки на один рейс двом авіакомпаніям і більше. Крім цих угод, відбуваються злиття авіаперевізників (AirFrance і KLM в 2004 році), створюються міжнародні альянси.

Аналізуючи ситуацію на авіаційних ринках в окремих регіонах світу, слід відзначити, що найбільша частка авіап перевезень припадає на Азіатський регіон. Потім йдуть Північна Америка та Європа. На дані три регіони припадало 84,3% всіх перевезень в світі в 2019 році. Лідерство даних регіонів також пов'язано з тим, що саме в Азії, Північній Америці і Європі знаходяться найбільші пересадочні аеропорти світу.

Багато пасажирів вважають за краще подорожувати з пересадкою, так як це і дешевше, і дозволяє побувати в тому місті, де вони ще не були. Наприклад, досить популярним напрямком для пересадки є Сінгапур. По прильоту в аеропорту на місці оформляється транзитна віза, завдяки якій можна відправитися в місто і оцінити місцеві визначні пам'ятки.

Список країн, які можна відвідати без візи при стикуванні, досить великий. Найчастіше багатонаціональні перевізники пропонують своїм клієнтам послугу Stopover. Завдяки їй можна отримати можливість взяти тривалу пересадку і отримати в подарунок проживання в готелі [37]

На рис. 2.1. показано динаміку пасажирських авіап перевезень в світі з 2007 по 2020 роки.

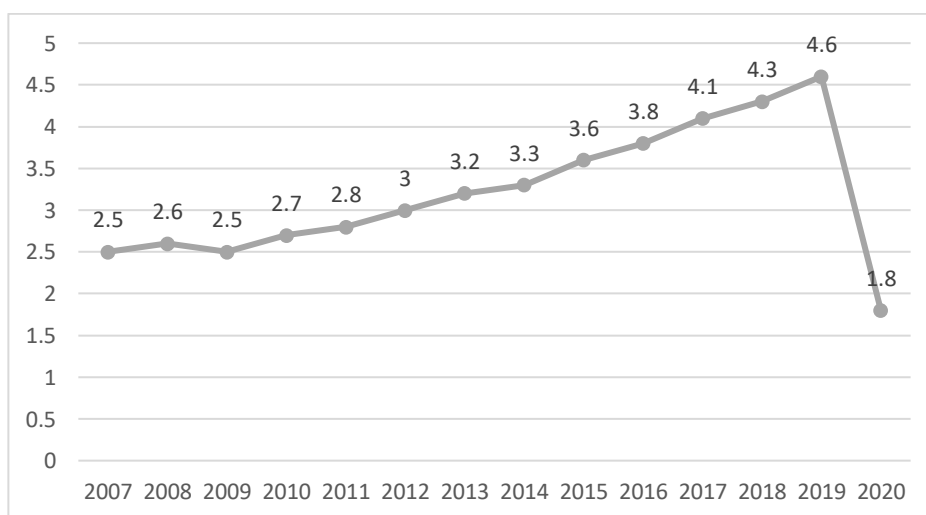


Рис. 2.1. Зростання пасажирських авіап перевезень в світі (млрд осіб)[37]

Відповідно до графіку, спостерігається стрімке зростання міжнародних пасажирських авіап перевезень протягом 2010-2019 рр. У 2020 році внаслідок світової пандемії коронавірусу обсяг пасажирських авіап перевезень різко зменшився (на 61%), повернувшись до рівня 2003 року. За даними ІКАО, у 2020 році скорочення числа посадкових місць на 50% призвело до зниження загального обсягу пасажирських перевезень на 61%, а загальна кількість перевезених авіапасажирів в перший рік пандемії склало всього 1,8 млрд осіб у порівнянні з 4,5 млрд осіб в 2019 році. Ці дані також вказують на те, що в результаті впливу COVID-19 авіакомпанії зазнали фінансових збитків в розмірі 370 млрд доларів, при цьому аеропорти і постачальники аеронавігаційного обслуговування втратили ще 115 млрд і 13 млрд відповідно.

У таблиці 2.1. показано темпи зростання пасажирських авіап перевезень в світі з 2008 по 2020 рік. Як ми бачимо, за даний період щорічно кількість авіаційних перевезень збільшувалася як мінімум на 3% (2014р.) і як максимум – на 9% (у 2015 році).

Таблиця 2.1

Темпи зростання пасажирських авіап перевезень в світі в 2008-2020 рр.[37]

Рік	Темпи приросту, %
2008	+4,0
2009	-3,8
2010	+8,0
2011	+3,7
2012	+7,1
2013	+6,7
2014	+3,1
2015	+9,1
2016	+5,6
2017	+7,9
2018	+4,9
2019	+7,0
2020	-60,9

У аналізованому періоді спостерігалось і падіння міжнародних пасажирських авіап перевезень – у 2009 та 2020 роках.

Потужності світового ринку авіаперевезень показані в табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Потужності світового ринку авіаперевезень[30]

№	Режим транспортування	Потужності	Рік	Значення
1	2	3	4	5
1	Повітряний транспорт	Аеропорти з пасажирським обслуговуванням	2018	10 000
1.1.		Аеропорти з вантажними послугами	2018	3 200
1.2.		Аеропорти з кодом ІКАО	2018	43 983
1.3		Всього аеропортів, аеродромів та злітно-посадкових смуг	2019	200 000

У табл. 2.3 показано транспортні та технологічні засоби світового ринку авіаперевезень.

Таблиця 2.3

Транспортні та технологічні засоби світового ринку авіаперевезень у 2018 році[30]

№	Режим транспортування	Транспортні засоби	Значення
1	2	3	4
1	Повітряний транспорт	Вантажні літаки	1 770
1.1.		Пасажирські літаки	24 330
1.2.		Всього комерційних літаків	26 100
1.3		Активні літаки загальної авіації	446 000
1.4		Військові літаки	53 953
1.5		Військові вертольоти (включені до військових)	31 192
1.6		Цивільні вертольоти	38 536
1.7		Всього вертольотів	69 728
1.8		Всього літаків (без дронів)	564 589
1.9		Члени авіакомпанії ІАТА	290
1.10		Авіакомпанії з кодом ІКАО	5 000

Обумовлене пандемією зниження попиту на авіаперевезення почалося в січні 2020 року, але на той момент воно обмежувалося лише кількома країнами. Однак до кінця березня подальше поширення вірусу по всьому



світу призвело до того, що діяльність в галузі авіаперевезень була практично повністю припинена.

У зв'язку з широкомасштабними обмежувальними заходами, закриттям кордонів та обмеженнями на поїздки, що вводились у всьому світі до квітня 2020 року загальний обсяг пасажирських перевезень скоротився на 92% в порівнянні з відповідним періодом 2019 року, при цьому обсяг міжнародних перевезень знизився в середньому на 98%, а обсяг внутрішніх авіаперевезень – на 87%.

Після зниження обсягу пасажирських перевезень до мінімального рівня в квітні 2020 року зазначалося його помірне відновлення протягом літнього туристичного сезону.

Однак у вересні, коли в багатьох регіонах знову були введені обмежувальні заходи через початок другої хвилі поширення інфекції, вищезгадана короткострокова тенденція до зростання припинилася, а потім була повернена назад.

Протягом останніх чотирьох місяців 2020 року відновлення сектора авіаперевезень знову протікало більш проблематично та нестабільно, що в цілому вказувало на початок другої хвилі рецесії в 2020 році.

ІКАО також повідомила про стійке збереження відмінностей між наслідками для внутрішніх і міжнародних авіаперевезень, оскільки застосовувані міжнародні заходи є більш строгими. Вона заявила, що внутрішні авіаперевезення демонструють більш високу стійкість і домінують в процесі відновлення авіасполучення, особливо в Китаї та Російській Федерації, в яких цифрові показники внутрішніх пасажирських перевезень вже повернулися на допандемійний рівень[37].

Станом на кінець травня 2020 року найбільш високі показники відновлення загального обсягу пасажирських перевезень у всьому світі відзначалися в Азіатсько-Тихоокеанському та Північноамериканському регіонах, що в основному було досягнуто за рахунок значних розмірів їхніх внутрішніх ринків.

В Європі спостерігалось тимчасове відновлення, проте з вересня 2020 року воно змінилося стрімким спадом. У четвертому кварталі 2020 р. відзначалося зростання обсягу перевезень в Латинській Америці та Карибському басейні, в той час як в Африці і на Близькому Сході спостерігалися менш швидкі темпи відновлення.

Втрата доходів в результаті різкого скорочення обсягу авіаперевезень привела до серйозного дефіциту ліквідності в масштабі всього авіаційного ланцюжка створення доданої вартості, що поставило під сумнів фінансову життєздатність галузі і створило загрозу для мільйонів робочих місць по всьому світу.

Авіаційний бізнес тісно пов'язаний з туристичним ринком який також зазнав серйозного каскадного впливу, оскільки раніше понад 50% міжнародних туристів добиралися до своїх пунктів призначення повітряним транспортом.

Глобальне скорочення валового доходу авіакомпаній від основної діяльності в сфері пасажирських перевезень в розмірі 370 млрд дол. включає збитки в Азійсько-Тихоокеанському регіоні в розмірі 120 млрд дол., в Європі в розмірі 100 млрд дол. та в Північній Америці в розмірі 88 млрд дол., за якими слідує втрати в Латинській Америці та країнах Карибського басейну, на Близькому Сході та в Африці в розмірі 26, 22 і 14 млрд дол. відповідно[37].

Напередодні літа 2020 року почалися перші банкрутства серед зарубіжних гравців: з ринку пішли Virgin Australia, Thai Airways, Avianca, South African Airways. Багато великих авіакомпаній в 2020 році скоротили парк літаків та персонал. Так, лоукостер Norwegian в квітні 2020 року повідомив про скорочення 1 571 пілота та 3134 бортпроводників.

За прогнозами ІКАО, в найближчій перспективі буде відзначатися тривале зниження попиту з переважанням в першому півріччі 2021 року ризиків зниження темпів відновлення світової авіаційної галузі, які, ймовірно, продовжать посилюватися.

Будь-які поліпшення глобальної ситуації очікуються тільки в другому півріччі 2021 року, проте це як і раніше буде залежати від ефективності дій по боротьбі з пандемією і проведення вакцинації.

За найоптимістичнішим сценарієм до середини літа 2021 року обсяг пасажирських перевезень відновиться до рівня в 71% в порівнянні з показниками 2019 року (53% по відношенню до міжнародних перевезень і 84% по відношенню до внутрішніх перевезень). Більш песимістичний сценарій передбачає відновлення тільки до рівня в 49% (26% по відношенню до міжнародних перевезень та 66% по відношенню до внутрішніх перевезень).

## **2.2. Світовий досвід міжнародних конфліктів у повітряному просторі**

У сучасному світі спостерігається зростання міжнародних політичних та збройних конфліктів які негативно впливають на використання комерційними літаками повітряного простору країн в яких вони відбуваються.

Інформацію про зони конфлікту можна отримати в базі даних зони конфлікту та ризику, яку надає сайт «Безпечний повітряний простір» (Safe Airspace) – це ініціатива незалежної членської організації OPSGROUP, що налічує 7000 членів, до складу якої входять авіакомпанії, корпоративні відділи польотів, чартерні оператори, військові та урядові організації [34].

База даних конфліктних зон та ризиків забезпечує єдиний, незалежний та безкоштовний ресурс для всіх попереджень про ризик повітряного простору, завдяки чому авіакомпанії та оператори повітряних суден можуть легко побачити поточну картину ризику для незнайомого повітряного простору.

Safe Airspace ділить повітряний простір країн світу за трьома рівнями ризику (рис. 2.2):

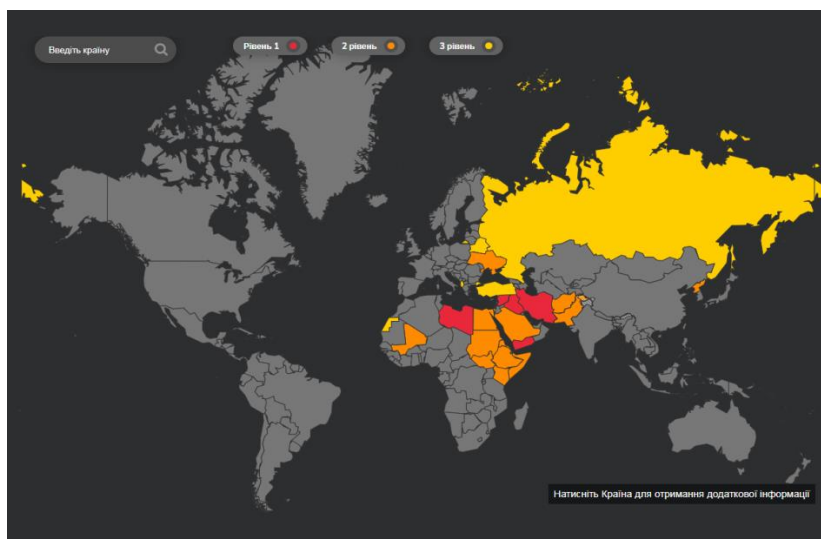


Рис. 2.2. Карта міжнародного повітряного простору за рівнями ризику [34]

Рівень 1 – не літайте.

Критерії, які визначають рівень 1[34]:

- попередження про заборону видається іншою державою, або з повною заборonoю для їхніх перевізників, або з заборonoю, яка виключає лише незначну частину повітряного простору;
- швидка оцінка ризику OPSGROUP показує явну загрозу для операторів, і цей ризик є принаймні помірним.

Рівень 2 – небезпека існує. Критерії, які визначають рівень 2 [34]:

- попередження про заборону видається іншою державою для конкретних висот або районів (як правило, з «Не літайте нижче FLxxx»), але не для всього повітряного простору;
- більше, ніж одне застереження від інших країн;
- швидка оцінка ризику OPSGROUP показує явну загрозу для операторів, і цей ризик є щонайменше низьким.

Рівень 3 – обережно. Критерії які визначають рівень 3 [34]:

- єдине застереження від іншої держави;
- поточна політична ситуація, ситуація, пов'язана з громадським порядком або безпекою подорожей, що може становити ризик;
- повітряний простір прилягає до зони ризику.

Як бачимо, за класифікацією Safe Airspace повітряний простір України належить до другого рівня ризику.

Далі розглянемо основні міжнародні конфлікти, які мали негативний вплив на світову авіацію.

Найбільш свіжим прикладом є заборона польотів у повітряному просторі Ізраїлю внаслідок ракетних обстрілів території Ізраїлю Хамасом. Ескалація конфлікту почалася на початку травня 2021 року після сутичок палестинців з ізраїльськими військовими в Єрусалимі в мечеті Аль-Акса. З 10 травня почалися ракетні обстріли радикалами з Гази території Ізраїлю, які протягом 3 днів запустили близько 1600 ракет. ВВС Ізраїлю у відповідь нанесли більше 650 ударів по сектору Гази. Агентство з авіаційної безпеки ЄС (EASA) опублікувало довідковий заклик до авіаперевізників, що працюють у повітряному просторі Ізраїлю та до міжнародного аеропорту Бен-Гуріон, уважно стежити за посиленою напруженістю в Ізраїлі, включаючи обмін ракетними вогнями та удари у відповідь, і адаптувати свою діяльність відповідно до аеронавігаційних публікацій ізраїльської влади [27].

Авіаперевізникам рекомендується проявляти обережність, беручи до уваги будь-яку відповідну інформацію, поряд із наявними вказівками або вказівками ваших національних органів влади, залежно від ситуації. Деякі авіакомпанії скасували рейси в Тель-Авів, а аеропорт Бен-Гуріон почав перенаправляти всі літаки на південь країни в міжнародний аеропорт Рамон. В аеропорту Бен-Гуріон 13 травня 2020 року було скасовано рейси з Амстердама, Парижа, Лондона, Торонто, Києва, Нью-Йорка, Стамбула, Відня та інших міст. При цьому скасування стосується як прильоту, так і вильоту з Тель-Авіва. Це було пов'язано з тим, що активне застосування засобів ПРО ізраїльською стороною може створити загрозу для безпеки польотів.

Останній інцидент великих ракетних обстрілів із сектору Газа проти Тель-Авіва був у 2014 році під час війни в Газі. Тоді американська FAA швидко відреагувала введенням обмежень в аеропорту LLBG / Тель-Авів на

дводенний період, і EASA порадила операторам припинити рейси, що в підсумку призвело до скасування рейсів 30 авіакомпаній[27].

У 2017 році декілька арабських країн оголосили про розрив дипломатичних відносин з Катаром. Уряд Катару звинуватили в підтримці та фінансуванні терористичних угруповань і втручанні у внутрішні справи інших країн. Катар відкинув ці звинувачення і відмовився виконувати вимоги арабських країн, в числі яких значилося закриття всесвітньо відомого телеканалу «Аль-Джазіра» за його підтримку в своїх ефірах рухів, пов'язаних з політичним ісламом. Розрив дипломатичних відносин вилився, серед іншого, в заборону для катарських авіакомпаній використовувати повітряний простір сусідніх з Катаром арабських країн (Саудівської Аравії, Бахрейн, ОАЕ, Єгипту). Це негативно вплинуло на тривалість перельотів, так рейс «Qatar Airways» з Дохи до Хартума, рухається півколом та займає 5,5 години, а до заборони це зайняло б на дві години менше. Через це, у 2020 році, коли і так ринок авіаперевезень струснуло від кризи, авіалінії Катару зажадали від цих країн компенсацію в розмірі 5 млрд дол.[25].

Цей конфлікт завершився у січні 2021 року, коли усі країни-учасники конфлікту погодилися зняти з нього дипломатичну блокаду та домовилися про закінчення блокади та дозволили Катару використовувати свій повітряний простір. Лідери країн, які входять до складу Ради співпраці арабських держав Перської затоки, підписали в саудівському місті Аль-Улана саміті угоду про «солідарність та стабільність», підписання якої ознаменувало завершення дипломатичного протистояння арабських країн з Катаром. 9 січня 2021 р. перерване повітряне, наземне і морське сполучення з Катаром відновили ОАЕ. Потім кордону з Катаром відкрив Бахрейн, а 12 січня 2021 року літаки з Катару отримали дозвіл перетинати повітряний простір Єгипту або приземлятися в його аеропортах [25].

Північна Корея з 1997 року дозволила літакам іноземних авіакомпаній користуватися своїм повітряним простором. Проте її запрошення приймати не спішили, оскільки північно корейці продовжували часто без

попередження тестувати свої балістичні ракети. Наприклад, в 2017 році корейська міжконтинентальна балістична ракета пролетіла курсом, по якому десятьма хвилинами раніше летів літак компанії «AirFrance» з Токіо до Парижа з 323 пасажирами на борту. З того інциденту компанія «AirFrance» заборонила своїм літакам літати над Північною Кореєю. Уряд США також забороняє своїм літакам літати над територією Північної Кореї, багато інших країн радять уникати повітряного простору цієї країни.

Після того, як у січні 2020 року іранські військові збили український літак, який виконував рейс з Тегерана до Києва у своєму повітряному просторі, декілька країн заборонили своїм авіакомпаніям літати над небом Ірану. Літаки України та США повністю уникають повітряного простору Ірану.

Проте, заборони польотів у іранському повітряному просторі були і раніше. У березні 2010 року авіаційною владою ЄС в «чорний список» ненадійних авіаперевізників була включена частина літаків IranAir.

6 липня 2010 року стало відомо, що Європейський комітет з авіаційної безпеки заборонив польоти в повітряному просторі Євросоюзу двом третинам авіалайнерів іранської авіакомпанії IranAir, в тому числі авіалайнерам Airbus A320, Boeing 727 і Boeing 737.

Резолюція, яка передбачає посилення санкцій стосовно Тегерана у зв'язку з його відмовою згорнути роботи зі збагачення урану, була прийнята СБ ООН 9 червня 2010 року.

24 червня Конгрес США практично одностайно затвердив додатковий пакет санкцій щодо іранських компаній і приватних осіб. Зокрема, були посилені штрафні заходи, які Білий дім може застосувати проти іноземних компаній, що здійснюють інвестиції в енергетичний сектор Ірану.

5 липня 2010 року аеропорти Великої Британії, Німеччини та ОАЕ відмовилися заправляти іранські літаки через введені Вашингтоном односторонні санкції щодо Тегерана.

ЄС зняв заборону на польоти IranAir лише влітку 2016 року. При цьому авіакомпанія все ще фігурує в списку авіаперевізників, щодо яких влада ЄС зберегла деякі обмеження в залежності від використовуваного типу літаків.

Російська Федерація дозволяє літати в своєму повітряному просторі тільки одній авіакомпанії від кожної країни (виключення є, але їх буквально декілька). Така практика залишилася від СРСР.

Наприклад, сьогодні тільки Scandinavian Airlines SAS (Scandinavian Airlines System) мають дозвіл літати через «Сибірський коридор», що поєднує північну Європу та Азію. Скандинавські авіалінії належать Данії, Норвегії та Швеції.

Заборона використання повітряного простору Саудівської Аравії літаками, що летять до Ізраїлю чи з Ізраїлю, існував близько 70 років. Проте в 2018 році уряд Саудівської Аравії дозволив компанії «AirIndia» використовувати свій повітряний простір для польотів з Делі в Тель-Авів. Раніше якщо ви летіли до Мумбаї з Тель-Авіва ізраїльським перевізником «Ель-Аль», то політ тривав вісім годин, поки літак пройде повз Саудівську Аравію та Ємен. Прямий шлях зайняв би близько п'яти годин. Така ситуація стало результатом найдовшого конфлікту на Близькому Сході – між Ізраїлем та палестинцями [33].

Це був перший випадок, коли Саудівська Аравія дозволила комерційний рейс, що прямує до Ізраїлю, через свій повітряний простір, що свідчить як про зближення двох країн, так і про зростаючий регіональний вплив Індії (рис. 2.3).





Рис. 2.3. Рейси «Ель-Аль» Тель-Авів- Мумбаї в обхід повітряного простору Саудівської Аравії [33]

Подібна розрядка повітряного простору стосується лише авіакомпаній третіх країн, ізраїльським та саудівським авіаперевізникам заборонено перевезення над територіями цих країн. Така дискримінація вже призвела до акцій протесту з боку «Ель-Аль», компанія побоюється, що не зможе скласти конкуренцію, якщо його прибуткові азіатські маршрути будуть оскаржені перевізниками, які пропонують дешеві та, що найважливіше, значно коротші рейси. В 2020 році Саудівська Аравія офіційно дозволила будь-яким літакам пролітати над своєю територією по дорозі в ОАЕ. 20 жовтня 2020 року Ізраїль і ОАЕ підписали угоди про авіасполучення. При цьому в країні підкреслюють, що це ніяк не змінює їхню позицію і вони продовжують підтримувати палестинців в конфлікті з ізраїльтянами [34].

Повітряний простір над багатьма арабськими та мусульманськими державами залишається закритим для ізраїльського авіаперевізника «Ель-Аль», в той же час гігантські перевізники регіону, такі як Emirates Airline, Etihad Airways та Qatar Airways, не можуть літати над Ізраїлем, коли прямують на захід до європейських напрямків та за їх межами.

4 вересня 2020 року Бахрейн дозволив проліт ізраїльських літаків, що прямують в ОАЕ і назад через свій повітряний простір, а 15 вересня 2020

року було підписано угоду про нормалізацію відносин між Бахрейном і Ізраїлем.

Відкриття повітряного простору є одним з найпростіших кроків, які можуть зробити країни, намагаючись покласти край старим суперечкам. Це своєрідне зближення, яке, на відміну, скажімо, від туристичних поїздок чи торгівлі, залишається в основному невидимим для населення і не викликає стільки емоцій, що є однією з причин, чому США домагаються розрядки повітряного простору на Близькому Сході. Для цього існує прецедент: у серпні 1994 року, за кілька місяців до того, як Ізраїль та Йорданія підписали мирний договір та відкрили свої кордони, йорданському Боїнгу 727 було дозволено пролетіти над Тель-Авівом та Єрусалимом на шляху з Лондона до Аммана. Пілотом літака був король Йорданії Хусейн, чия радіо розмова з прем'єр-міністром Ізраїлю Іцхаком Рабином транслювалася в прямому ефірі по всьому світу [34].

Пакистан у 2020 році відмовив президенту Індії у використанні їхнього повітряного простору для візиту до Європи. Раніше, у червні 2019 року, Пакистан вирішив дозволити прем'єр-міністру Нарендрі Моді пролетіти над своїм повітряним простором для поїздки до Киргизії після запиту уряду Індії, який пізніше Індія відхилила. Ці випадки трапилися після наслідків Пакистану, який закритий свій повітряний простір для польських рейсів Індії після авіаударів Індії в Балакоті. Врешті-решт Пакистан відкрив свій простір для комерційних польотів у липні 2019 року, який знову був частково закритий у Джамму та Кашмірі після скасування статті 370 Конституції Індії.

Сирія є активною зоною конфлікту, де громадянська війна триває з 2011 року. Тому існує великий ризик для цивільної авіації, внаслідок чого літакам слід уникати повітряного простору Сирії. Тут існує повна заборона польотів для американських літаків, а також деякі інші країни радять операторам уникати повітряного простору Сирії. Основним ризиком є сирійські системами ППО. Цивільна авіація може бути націлена помилково або потрапити у перехресний вогонь під час поточних повітряних атак із

залученням Ізраїлю, Росії та Ірану. Ракети можуть помилково зафіксувати цивільний літак. Ізраїльські авіаудари по Сирії регулярні і не проявляють жодної уваги до цивільного руху [34].

У міру затягування війни в Сирії повітряний простір цієї країни залишається поза межами більшості міжнародних авіакомпаній, за винятком виняткового національного авіаперевізника Лівану, Middle East Airlines. Рейси авіакомпанії Emirates до Бейрута з Дубаю обходять ризикований повітряний простір Сирії. Наприклад, популярні рейси авіакомпанії Emirates з Дубая до Бейруту зазвичай йдуть у формі J-шляху, коли прямують на захід до Єгипту, різко спрямовуються прямо над Синайським півостровом, а потім знову вправо, повз Ізраїль (рис. 2.4). Це означає принаймні на годину більше, ніж прямий маршрут, який Емірати пролітали б над Сирією.



Рис. 2.4. Рейси авіакомпанії Emirates з Дубая до Бейруту та Джидди [33]

Звичайно, ірраціональні маршрути повітряного простору не є характерними лише для Близького Сходу. Китай відомий обмеженнями, які закривають більшу частину повітря країни для комерційних повітряних перевезень. Наприкінці 1949 року було введено заборону на польоти тайванських авіакомпаній над територією КНР після того, як на Тайвань втекли близько двох мільйонів прихильників партії Гоміндан, що програла комуністам боротьбу за владу в материковому Китаї. З тих пір Китай вважає

Тайвань однією зі своїх провінцій. Тільки перебудова економічної системи КНР і лібералізація порядків на Тайвані після смерті Чана Кайші підштовхнуло тайванський уряд до встановлення контактів з Пекіном на початку 1990-х років. У лютому 2005 року було досягнуто згоди про організацію кількох десятків прямих чартерних перельотів між кількома великими містами в Китаї і на Тайвані під час китайського нового року для того, щоб тайванські бізнесмени, що працюють в Китаї, змогли повернутися додому на свята. Проте до 2008 року рейси між материковим Китаєм і Тайванем здійснювались через повітряний простір Гонконгу, що майже на годину збільшило час польоту з Шанхаю [34].

Напружені стосунки між Китаєм та Тайванем, який Китай вважає частиною своєї країни, виражаються і в конфліктах щодо прав на використання тайванського повітряного простору. У тайванської авіакомпанії «EVA Air» немає повного права на використання повітряного простору материкового Китаю для виконання польотів до Європи. Зокрема, літаки з Тайбея в Амстердам, Лондон і Відень повинні облітати територію Китаю з півдня, а літаки в Париж – з півночі, через повітряний простір Російської Федерації.

Загалом китайський уряд не дозволяє багатьом авіакомпаніям літати на Тайвань. Так, з європейських авіакомпаній тільки «AirFrance» літає з Парижа в Тайбей через коридор на півдні Китаю (що все одно не є найкоротшим шляхом) а KLM, вимушена літати в обхід материкового Китаю.

Активною зоною конфлікту є Ірак. Місцеві та іноземні військові продовжують боротьбу проти збройного повстання, яке тут відбувається з 2017 року. Тому існує великий ризик для цивільної авіації – літакам слід повністю уникати повітряного простору Іраку. Для американських літаків діє повна заборона на польоти. Канада, Велика Британія та Франція випустили попередження про повітряний простір, в яких рекомендували не літати в повітряному просторі Іраку. Повітряний простір, що прилягає до іракського також зазнає ризику: Іран, Туреччина, Сирія та Саудівська Аравія.

Основним ризиком є навмисне націлювання з боку терористичних організацій, які мають портативну зенітну зброю. Цивільна авіація також може бути помилково ідентифікована системами протиповітряної оборони як місцевих, так і іноземних військових, які діють в країні. Існує очевидний ризик для цивільних літаків, які експлуатуються на всій території країни [34].

З 8 липня 2019 року на підставі указу президента РФ російським авіакомпаніям заборонені повітряні перевезення громадян з Росії в Грузію. Грузинські авіаперевізники отримали повідомлення від російського Мінтрансу про заборону польотів до Росії. Відносини між країнами загострилися на тлі протестів в Тбілісі, які почалися 20 червня 2019 року. Мітингувальники виступили проти участі російських делегатів у сесії Міжпарламентської асамблеї православ'я. Радикали захоплювали будівлю парламенту, де були російські представники. Спецназ розігнав мітинг, однак на наступний день протести продовжилися. В результаті постраждали 240 осіб, понад 300 були затримані.

Ще одним прикладом порушень міжнародного авіаційного права та його наслідків є недавній випадок з рейсом авіакомпанія Ryanair, літак якої, що летів з Афін до Вільнюса був перехоплений в Білорусії та змушений здійснити посадку в аеропорту Мінська. Це було зроблено з єдиною метою – затримати колишнього редактора телеграм-каналу NEXTA Р. Протасевича, який перебував на борту цього літака [2].

В результаті цього інциденту саміт Європейської ради доручив органам Європейського союзу підготувати рішення про заборону польотів білоруських літаків в повітряному просторі країн-членів ЄС, що завдасть великих збитків державній білоруській компанії «Белавія», яка вже призупинила польоти до Лондона, Парижа, Вільнюса, Києва у зв'язку із заборонами. Наразі, вже більше десятка авіакомпаній оголосили, що припиняють польоти над територією Білорусі. 24 травня міністр сполучення Латвії Таліс Лінкайтс заявив, що латвійський національний авіаперевізник AirBaltic вирішив не літати над Білоруссю після інциденту з екстреною

посадкою борту Ryanair в аеропорту Мінська і затримання білоруського опозиціонера Романа Протасевича. А вже до 25 травня рішення не літати над територією Білорусі оголосили, зокрема, європейські AirBaltic, AirFrance, FinnAir, WizzAir, а також азіатські AllNippon Airways і Singapore Airlines (рис. 2.5).

Європейське агентство з безпеки польотів (EASA) рекомендувало авіакомпаніям Євросоюзу, а також авіалініям, що не відносяться до країн ЄС, будувати маршрути в обхід повітряного простору Білорусі. Лунають заклики до виключення Білорусі з Міжнародної організації цивільної авіації, що де-факто може означати повну повітряну блокаду країни.

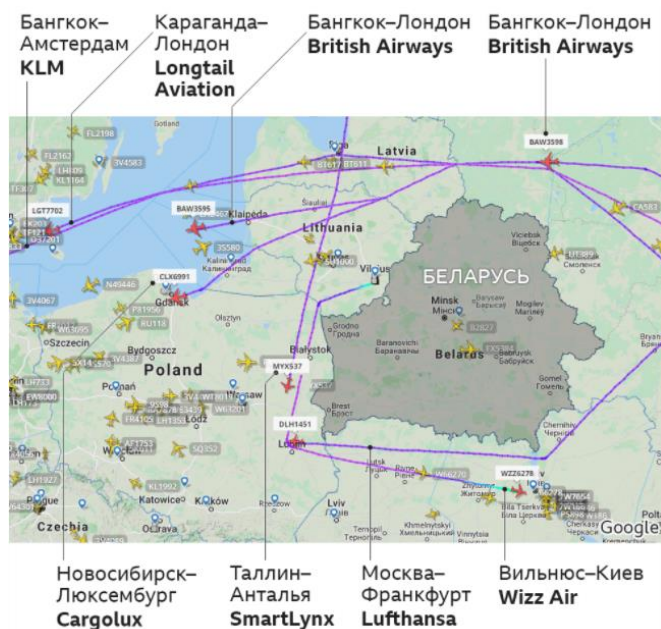


Рис. 2.5. Літаки, які здійснюють рейси в обхід повітряного простору Білорусі [2]

AirFrance довелося скасувати два поспіль рейсу з Парижа в Москву через відсутність дозволу від російських авіаційних властей. Проте наразі AirFrance вже отримала дозвіл від Росії на виконання рейсу з Парижа до Москви і назад в обхід території Білорусі. Напередодні Росія дозволила австрійській державній авіакомпанії Austrian Airlines здійснити рейс з Відня до Москви в обхід Білорусі.

З точки зору міжнародного права, подібні події можуть мати різне трактування, але головне – такий прецедент викликає серйозний політичний резонанс. Ситуацію з примусовою посадкою літака в Мінську західні країни пов'язують з демократією і правами людини. Міжнародна організація цивільної авіації скликала екстрену нараду з приводу інциденту, оскільки дії білоруської сторони можуть розцінюватися як порушення Чиказької конвенції. Відповідно до її положень, суверенітет над повітряним простором не дає державам права обмежувати польоти цивільної авіації так, як їм заманеться. Робити це потрібно при наявності вагомих підстав, зазначених в самій конвенції, додатках до неї і в Монреальській конвенції «Про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації». Згідно цієї конвенції влада будь-якої країни може вимагати посадки будь-якого повітряного судна на свій аеродром, але тільки якщо воно потрапило в повітряний простір без дозволу або виконує функції, що суперечать його цивільному статусу (наприклад, перевозить військові вантажі або веде шпигунську зйомку чужої території). Жодна з цих причин не підходить до епізоду примусової посадки в Мінську: літак прямував строго за наперед узгодженим планом польоту, його затримання відбулося під приводом загрози вибуху, який в ЄС і США вважають не більше ніж тактичним прийомом. Фактично білоруська влада поставила під сумнів увесь протокол міжнародного спілкування у повітряному просторі і надовго змусили сумніватися в безпеці повітряного простору Білорусі [2].

Примусова посадка літака з Протасевичем дійсно може спровокувати досить серйозну реакцію і обернутися для Білорусі бойкотом з боку західних економік. Опозиція наполегливо закликає до ширших санкцій, в тому числі проти експортних поставок палива і калійних добрив, які є важливим джерелом доходів для Білорусії. Якщо максимально жорсткі рішення все-таки будуть прийняті, то постраждає і галузь авіаперельотів.

Крім «закритих» країн чи регіонів, у всьому світі існують тисячі об'єктів, польоти над якими заборонені місцевою владою з різних причин.

Наприклад, заборонено літати над багатьма атомними об'єктами, зокрема над АЕС Ловійса в Фінляндії або ізраїльським ядерним дослідним центром в Дімоні. Серед культурних об'єктів, над якими для літаків закрито небо, слід відзначити Тадж-Махал в Індії, Парфенон в Греції, Мачу-Пікчу в Перу, площа Тяньаньмень в Китаї і парки «Діснейленд» в США.

Таким чином, закриття повітряного простору означає суттєві витрати як для економіки регіону та і для авіакомпаній, оскільки авіаперельоти займають більше часу і дорожчають через більші витрати на паливо.



## **РОЗДІЛ 3. ПОВІТРЯНИЙ ПРОСТІР УКРАЇНИ ТА МІЖНАРОДНІ КОНФЛІКТИ**

### **3.1. Аналіз сучасного стану повітряного простору України**

Україна з 1992 р. є членом Міжнародної організації цивільної авіації, Європейської організації з безпеки аеронавігації, Європейської конференції цивільної авіації і зобов'язалася імплементувати міжнародно-правові норми в сфері цивільної авіації, гармонізувати національне законодавство і додержуватися міжнародних стандартів. Сьогодні Україна має міжнародні зобов'язання в авіаційній сфері за 39 міжнародними договорами (з них 28 під егідою Міжнародної організації цивільної авіації, 1 під егідою Європейської організації з безпеки аеронавігації і 7 під егідою Європейської конференції цивільної авіації), 67 двосторонніми міжурядовими угодами про повітряне сполучення, Угодою між Україною і ЄС про певні аспекти повітряного сполучення («горизонтальна угода») та іншими міжнародними угодами.

Порядок використання повітряного простору України визначається Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція), Угодою про використання повітряного простору, Повітряним кодексом України, Положенням про використання повітряного простору України, Державною цільовою програмою розвитку аеропортів на період до 2023 року та іншими нормативно-правовими актами, які визначають правила польотів у повітряному просторі України та обслуговування повітряного руху.

Основним законодавчим актом у сфері організації польотів у повітряному просторі України є Повітряний кодекс України, який містить положення про використання міжнародного повітряного простору, здійснення міжнародних польотів, переліт державного кордону [20]. Відповідно до ст. 3 Повітряного кодексу України держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту та відповідні органи авіаційного транспорту

України [20]. А відповідно до ст. 57 і 58 кодексу регулярні міжнародні польоти літаків, під час яких вони перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей та міжнародних угод [20]. Україна, як суб'єкт міжнародного права, здійснює повний і винятковий суверенітет над своїм повітряним простором.

Вітчизняний правовий режим повітряного простору України регулюється такими законодавчими актами: Законом України «Про Державний кордон України», Повітряним кодексом України і відповідними міжнародними договорами, учасником яких є Україна. Також слід зазначити про порядок використання повітряного простору України, що визначається Положенням про використання повітряного простору України та Правилами польотів повітряних суден і обслуговування повітряного руху в класифікованому просторі України. Переліт кордону України літаками іноземних авіакомпаній здійснюється за спеціально виділеними коридорами.

Аналіз стану авіаційної галузі України свідчить, що для неї як і для усього світу 2020 рік пройшов під впливом карантинних заходів від пандемії коронавірусу. Зокрема, у 2020 році сумарний пасажиропотік аеропортів України скоротився на 64,4% в порівнянні з 2019 роком та склав 8,7 млн осіб. Для порівняння, в 2019 році тільки через аеропорт в Борисполі пройшло 15,23 млн. пасажирів. У 2020 році показники усіх вітчизняних аеропортів були куди скромніші. Так, за підсумками 2020 року в Україні залишився лише один аеропорт-мільйонник, а частина регіональних аеропортів фактично, не працюють як мінімум з березня 2020 року, ще частина у 2020 році обслужила лише кілька пасажирських рейсів [19].

Загальна кількість відправлених і прибулих протягом 2020 року літаків склала 94 тис. (проти 201,2 тисяч у 2019 році). Комерційні рейси вітчизняних і міжнародних авіакомпаній протягом 2020 року обслуговували 19 українських аеропортів і аеродромів. При цьому необхідно зазначити, що на сьогодні 97 % всіх пасажиропотоків і практично 99 % пошто-вантажопотоків

сконцентровані в 6 основних аеропортах (Київ (Бориспіль), Львів, Київ (Жуляни), Одеса, Харків та Запоріжжя) (рис. 3.1).

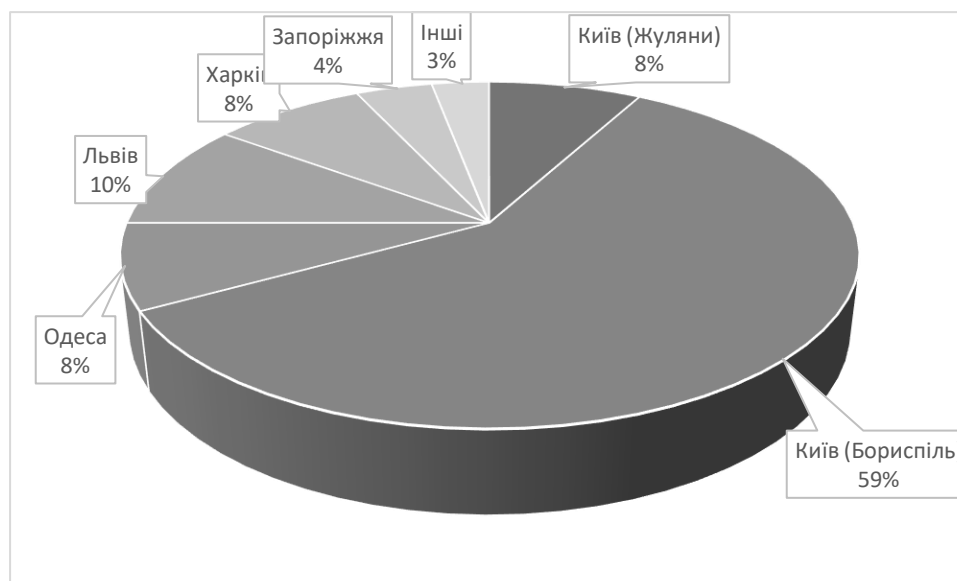


Рис. 3.1. Питома вага основних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень в 2020 р., % [19]

Показники інших аеропортів у 2020 році виглядають наступним чином:

- Бориспіль – 5 157 848 осіб. Падіння пасажиропотоку складало 66%. Здійснено 47 524 зльотів і посадок.
- Львів – 878,5 тис. осіб. Падіння пасажиропотоку складало 60,4%. Проте, за кількістю обслугованих пасажирів Львівський аеропорт впевнено вийшов на друге місце в Україні, хоча ще в 2019 році поступався столичним Жулянам. Здійснено 9 850 зльотів і посадок.
- Жуляни (Київ) – 704,5 тис. осіб. Зниження пасажиропотоку становило 73,1%. При цьому було здійснено 12 805 зльотів і посадок.
- Одеса – 698 706 пасажирів. Падіння пасажиропотоку в порівнянні з попереднім роком – 59%. Виконано 9 282 зльотів і посадок.
- Харків – 659 263 пасажирів. Зниження пасажиропотоку – 51%. Кількість виконаних зльотів і посадок – 7 576.
- Запоріжжя – 326 217 пасажирів. Цей аеропорт продемонстрував порівняно невелике зниження пасажиропотоку – всього на 24,8% і міцно

закріпився на шостому місці рейтингу, яке займав і в 2019 році. Здійснено 4 087 зльотів і посадок.

– Дніпропетровськ – 136 691 пасажир. Аеропорт також зберіг свою позицію з 2019 року. Скорочення пасажиропотоку – на 59,7%. Здійснено 4 174 зльотів і посадок.

– Херсон – 61 048 пасажирів. Зниження пасажиропотоку – 60,4%. Число виконаних зльотів і посадок – 1 082.

– Івано-Франківськ – 11,9 тис. осіб. Падіння пасажиропотоку склало 88,6%. Здійснено 808 зльотів і посадок.

– Чернівці – 4 181 пасажир. Після оголошення карантину найгіршими місяцями стали квітень і червень, коли послугами авіапідприємства не скористався жоден чоловік. В інші місяці кількість пасажирів коливалося в межах 4-27 чоловік. В цілому пасажиропотік за підсумком року знизився на 94,5%.

– Вінниця – 1 235 осіб, незважаючи на відсутність регулярних рейсів і чартерних програм. Падіння пасажиропотоку – 96,9%.

– Полтава – 199 осіб. Падіння пасажиропотоку на 96%. Фактично з лютого 2020 року аеропорт не обслуговує пасажирські рейси.

2020 рік характеризувався високою активністю вантажної авіації. І хоча в цілому про зростання вантажопотоку говорити не доводиться (адже з закриттям пасажирських рейсів скоротилася і перевезення вантажів і пошти в багажних відділеннях пасажирських суден), на зміну пасажирським прийшли вантажні авіаперевезення.

Міжнародний аеропорт «Бориспіль» поки не досяг успіху в будівництві нового вантажного терміналу, хоча це питання стоїть на порядку денному вже не перший рік. У вересні 2020 року йшла процедура передачі майна – земельної ділянки для нового терміналу.

Адміністрація аеропорту відмовилася від попереднього проекту, що передбачав закриття половини складів терміналу на півтора року. На жаль, в Борисполі затримується будівництво не тільки вантажного терміналу, але й

інших інфраструктурних об'єктів. На даний момент всі об'єкти капітального будівництва зупинені, а частина з них законсервовані.

За підсумками 2020 року перевезення вантажів через Бориспіль знизилася на 10%. На тлі нестачі провізних потужностей поштові та логістичні компанії стали все частіше звертатися до нестандартних транспортних рішень. Наприклад, з Борисполя 31 жовтня ПАТ «Укрпошта» для доставки посилок в США використовувала Ан-124 «Руслан». Цей рейс був виконаний у співпраці з Windrose, а трохи пізніше даний перевізник взяв в лізинг вантажний Airbus A330 для вантажоперевезень в Україну з Нью-Йорка і Гонконгу. Активно використовують свій пасажирський флот для перевезення вантажів МАУ і SkyUp.

Але найсильніше розвиток вантажної авіації помітний в аеропорту Львів. У грудні 2020 року «Нова Пошта» відкрила у Львові центральну сортувальну станцію, створивши таким чином другий в Україні хаб для міжнародних відправлень. Тепер до Львова прибувають чартерні рейси з вантажами Нової пошти з США, також компанія планує направляти туди і чартери з Китаю (так само, як і до Києва).

Чартерні рейси з посилками до Львова стала виконувати і компанія Meest. Компанія в 2020 році виконала декілька доставок з США на літаках авіакомпаній LOT і Windrose.

Епідеміологічна ситуація в світі, пов'язана із COVID-19, і обмеження, які запровадили світові країни з метою її протидії безпосередньо вплинули на авіаційну галузь України, в якій за підсумками 2020 року спостерігається значне скорочення виробничих показників (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

## Показники діяльності авіаційної галузі України в 2019-2020 рр. [19]

Показник	Всього			У т. ч. міжнародні		
	2019	2020	Відхилення % 2020/2019	2019	2020	Відхилення % 2020/2019
<b>Діяльність авіакомпаній</b>						
Перевезено пасажирів, тис. осіб	13705,7	4797,5	35,0	12547,1	4287,7	34,2
Виконані пасажиро- кілометри, млрд пас-км	30,2	10,1	33,5	29,7	9,8	33,0
Перевезено вантажів та пошти, тис. т.	92,6	88,3	95,4	92,0	88,0	95,7
в т. ч. на регулярних лініях	19,6	5,7	29,1	19,4	5,6	28,9
Виконані тонно- кілометри, млн т-км.	295,6	316,2	107,0	295,2	316,1	107,1
Виконано комерційних рейсів, тис.	103,3	45,3	43,9	86,7	35,3	40,7
<b>Діяльність аеропортів</b>						
Відправлено та прибуло ПС, тис. од.	201,2	94,0	46,7	162,7	69,0	42,4
Пасажиропотоки, тис. осіб	24334,5	8664,5	35,6	21994,1	7628,9	34,7
Пошто-вантажопотоки, тис. т.	60,2	52,2	86,7	58,4	51,5	88,2

Протягом 2020 року пасажирські і вантажні перевезення здійснювали 26 вітчизняних авіакомпаній (роком раніше – 29), якими в цілому виконано 45,3 тис. комерційних рейсів (проти 103,3 тисяч рейсів у минулому році).

Наслідки COVID-19 в Україні та світі стали причиною спаду попиту на авіаперевезення і зниження комерційної завантаженості рейсів вже у першому кварталі 2020 року, через що вітчизняні авіакомпанії вимушені були скоротити частоту чи взагалі відмінити виконання переважної більшості рейсів. Одночасно з цим, через впровадження урядом карантинних заходів, тимчасово було призупинено практично все міжнародне (з 17 березня до 15 червня 2020 р.), і внутрішнє (з 24 березня до 5 червня 2020 р.) пасажирське авіаперевезення. Також тимчасові обмеження для іноземних громадян на перетин кордону України вводились повторно (з 28 серпня до 28 вересня 2020 р.), що одночасно з продовженням дії обмежень

на в'їзд українців до більшості країн світу суттєво стримувало попит на авіап перевезення. Перелічені чинники мали вкрай негативний вплив на динаміку обсягів пасажирських перевезень вітчизняних авіакомпаній (рис. 3.2).

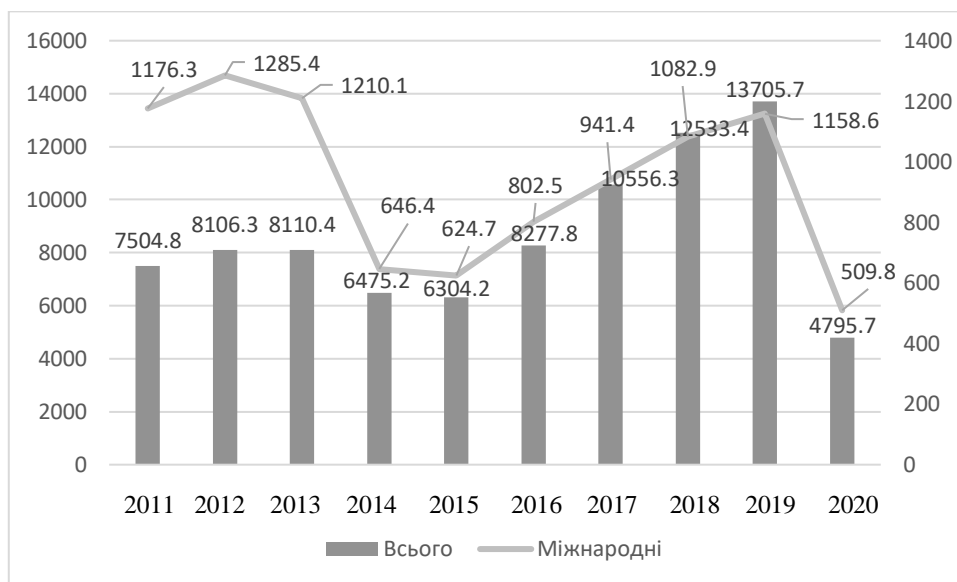


Рис. 3.2. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України, тис. осіб [19]

Загалом у 2020 році чисельність пасажирів, що скористались послугами українських авіакомпаній, зменшилась порівняно з 2019 роком на 65 % і становила 4797,5 тис. осіб. При цьому обсяги пасажирських перевезень повернулись до рівня 2006-2007 рр., коли цей показник складав 4208,3 тис. і 4928,6 тис. осіб відповідно.

У 2020 році пасажирські перевезення здійснювали 14 вітчизняних авіаперевізників, з них найбільші обсяги перевезень виконано компаніями «МАУ», «SkyUp», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів», на частку яких припадає практично 98% загальних обсягів пасажирських перевезень.

Найбільше скорочення чисельності перевезених вітчизняними авіакомпаніями пасажирів (82%) спостерігалось у міжнародних регулярних польотах. Згідно із затвердженим розкладом руху у 2020 році регулярні польоти до 48 країн світу здійснювали лише 8 вітчизняних авіаперевізників,

якими протягом року було перевезено 509,8 тис. осіб. При цьому відсоток пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів вітчизняних авіаперевізників зменшився на 12% і склав 69%.

Одночасно з цим до України регулярні польоти виконувала 31 іноземна авіакомпанія з 34 країн світу. Їхніми послугами протягом 2020 року скористались 3323,5 тис. пасажирів, що на 65% менше, ніж у 2019 році, і становить 72 % від загального обсягу регулярних пасажирських перевезень між Україною та іншими країнами [19].

Необхідно зазначити, що поряд із вимушеним скороченням маршрутної мережі, згортанням багатьох напрямків і переорієнтацією вітчизняних авіакомпаній на здійснення чартерних перевезень, у 2020 році було розпочато виконання міжнародних регулярних рейсів за 30 новими маршрутами, з них 6 – українськими авіаперевізниками.

У 2020 році 11 українських авіакомпаній на міжнародних рейсах на нерегулярній основі перевезли 3003,1 тис. пасажирів, що на 44,6% менше, ніж у 2019 році. При цьому майже 98% цих перевезень було здійснено 4 найбільшими пасажирськими авіакомпаніями («МАУ», «SkyUp», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів»).

Протягом 2020 року пасажирські перевезення на регулярній основі між містами України здійснювали 4 авіакомпанії («МАУ», «SkyUp», «Роза вітрів», «Мотор Січ»). Обсяги регулярних перевезень у межах України у 2020 році скоротились на 56 % і становили 503,5 тис. осіб. При цьому середній коефіцієнт завантаженості на внутрішніх регулярних рейсах зменшився на 13,3 % і склав 62,6% [19].

У 2020 році обсяги вантажних перевезень авіаційним транспортом України становили 88,3 тис. т., тоді як у минулому році – 92,6 тис. т. (скорочення становило 5%, що в умовах пандемії є досить непоганим результатом). Загалом у 2020 році перевезення вантажів виконували 20 українських авіакомпаній. Лідерами вантажоперевезень є такі авіакомпанії: АТП ДП «Антонов», «ЗетАвіа», «Максімум Ейрлайнс», «МАУ»,



«Константа», «SkyUp». Цими компаніями у 2020 році було виконано практично 90% загальних обсягів перевезень вантажів. Необхідно зазначити, що значну частину вантажоперевезень традиційно склали чартерні рейси в інших державах в рамках гуманітарних і миротворчих програм ООН, а також відповідно до контрактів і угод з іншими замовниками.

### 3.2. Вітчизняна практика конфліктів у повітряному просторі

Нині в повітряному просторі України існують такі заборони використання повітряного простору (рис. 3.3):

- заборонена зона UKP35 над тимчасово окупованою територією АРК;
- заборонена зона UKP36 на сході України.

Внаслідок закриття повітряного простору над цими регіонами ряд міжнародних авіакомпаній-користувачів повітряного простору України скасували свої польоти до України, а деякі почали здійснювати свої польоти в обхід території України.

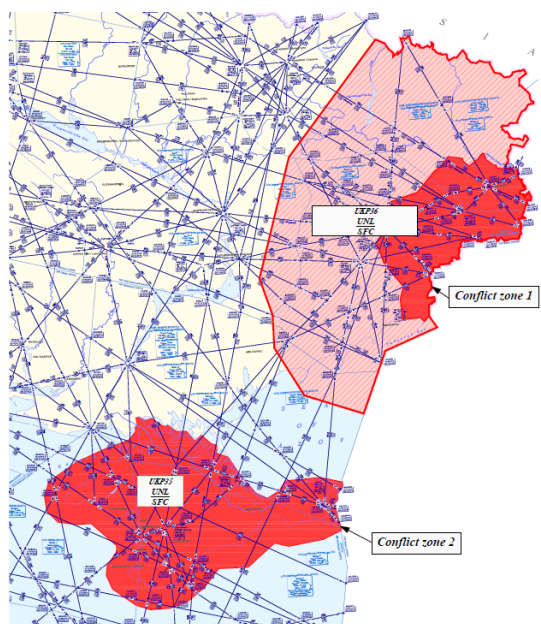


Рис. 3.3. Зони конфлікту в межах повітряного простору України [35]

Вітчизняна практика конфліктів у повітряному просторі за період незалежності України розпочинається у 2014 році, коли відбулась окупація Російською Федерацією території АР Крим і, відповідно, незаконне захоплення нею регіонального структурного підрозділу підприємства «Кримаерорух» та військовими діями на сході України. Внаслідок цих подій повітряний простір над територією АР Крим було повністю закрито для здійснення польотів цивільних літаків. Закриттю повітряного простору над Луганською і Донецькою областями послужив інцидент в ході якого ракетою з російського зенітного комплексу «Бук» що було перевезено на територію Донбасу з Курська і який перебував на озброєнні 53 курської зенітної ракетної бригади ППО, було збито голландський рейс МН-17 (рис. 3.4).



Рис. 3.4. Фото з місця падіння літака МН17 [24]

У звіті Голландського комітету з безпеки (DSB), опублікованому 13 жовтня 2015 р., зроблено висновок, що літак був збитий 17 липня 2014 р. ракетою ВУК наземного повітря, внаслідок чого загинули всі 298 пасажирів на борту. Звіт містив декілька рекомендацій:

– ІКАО повинна вимагати, щоб держави, що переживають конфлікт на своїй території, «на ранній стадії» публікували характер та масштаби загроз, які він створює для цивільної авіації;

- ІКАО має оновити свої SARP, пов'язані з наслідками або збройним конфліктом для цивільної авіації;
- ІКАО та ІАТА повинні заохочувати держави та оператори, які мають інформацію про загрози в зовнішньому повітряному просторі, оперативну її публікувати;
- ІКАО має внести зміни до своїх SARP так, щоб оцінки ризиків охоплювали загрози для літаків, що летять на крейсерській висоті, особливо під час прольоту над зонами конфлікту. Фактори невизначеності повинні бути включені в ці оцінки ризику;
- ІАТА повинна забезпечити включення стандартів щодо оцінки ризиків до аудитів експлуатаційної безпеки ІАТА;
- країни повинні вимагати від своїх національних авіакомпаній оцінки ризику для літаків, які пролітають над зонами конфлікту;
- ІКАО та ІАТА повинні запровадити платформу, на якій можна обмінятися досвідом та передовою практикою щодо оцінки ризиків зони конфлікту;
- авіакомпанії ІАТА повинні домовитись про те, як подавати чітку інформацію потенційним пасажиром на рейсах над зонами конфлікту;
- оператори повинні забезпечувати публічну відповідальність за обрані маршрути, принаймні щороку.

Починаючи з другого кварталу 2014 року, було виявлено низку серйозних загроз для безпеки польотів, пов'язаних з порушеннями Російською Федерацією низки багатосторонніх і двосторонніх міжнародних договорів. Російською Федерацією ігноруються принципи встановлення меж районів польотної інформації, викладені в Чиказькій конвенції та Додатках до неї і здійснюються постійні незаконні втручання в роботу центрів організації польотів Одеського та Дніпропетровського регіональних структурних підрозділів Украероруху з виходом в ефір на аварійних радіочастотах.

Після анексії Криму РФ Україна оголосила повітряний простір над півостровом закритим, оскільки вона не мала можливості його контролювати та забезпечувати безпеку перельотам цивільної авіації. Уряд США заборонив своїм літакам будь-які польоти на Кримом. Для європейських літаків існує єдиний схвалений маршрут, яким вони можуть користуватися в регіоні [13].

Внаслідок цих незаконних дій з боку суб'єктів авіаційної діяльності Російської Федерації стосовно втручання в роботу органів структурних підрозділів Украероруху, Міжнародною організацією цивільної авіації, Міжнародної асоціацією авіаційного транспорту, Європейською агенцією з безпеки польотів були видані рекомендації користувачам повітряного простору України планувати і спрямовувати свої маршрути в обхід повітряного простору, як над Чорним морем у межах Сімферопольського району польотної інформації, так і в обхід повітряного простору України загалом.

Сьогодні на карті авіаційних маршрутів Криму і північній частині Чорного моря спостерігається нічим не заповнений повітряний простір (тричотири літаки на весь цей великий регіон), тоді як до 2014 року тут проходила активна повітряна траса (рис. 3.5).

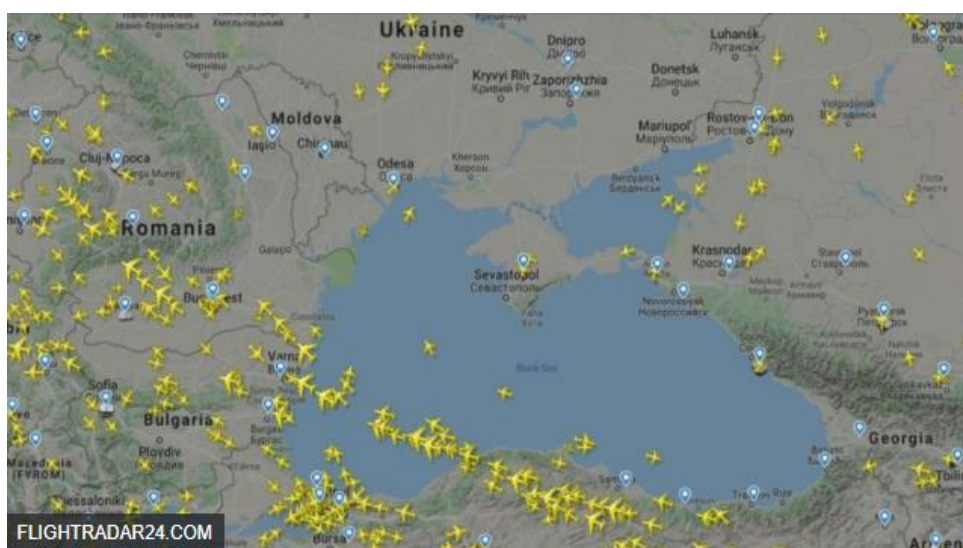


Рис. 3.5. Скріншот FlightRadar24.com (квітень 2020 р.) чітко показує що над Кримом видно лише два російські літаки [39].

Над Кримом та прилеглою до нього частиною Чорного моря сьогодні немає транснаціональних повітряних трас. Туди літають тільки ті літаки, яким цілком комфортно заходити до Сімферопольського району польотної інформації з Ростовського РПІ та користуватися послугами російських диспетчерів.

Сьогодні до Криму, судячи з інформації Сімферопольського аеропорту, регулярно літають тільки декілька російських компаній: Аерофлот, Nordwind, S7, Уральські авіалінії, Росія, Нордавіа (SmartAvia), Globus.

Наразі аеропорт Сімферополя – це єдиний на півострові Крим аеропорт, що приймає цивільні літаки. Його пасажиропотік порівняно з 2013 роком (до анексії) збільшився практично в п'ять разів, оскільки до ведення автомобільного мосту в експлуатацію він був основним шляхом сполучення з материковою частиною Росії. Крім того, російська влада виділяла гроші на субсидування авіаперевезень до Криму.

Диспетчерський центр, який обслуговував Сімферопольський район польотної інформації (зона, де всі польоти цивільної авіації регулюють диспетчери певного регіонального центру) до анексії знаходився у будівлі аеропорту Сімферополя, який належав до головних стратегічних об'єктів, тому його захопили одним з перших. Управління Сімферопольського району польотної інформації взяли на себе диспетчери українських центрів у сусідніх Одесі і Дніпрі.

Наразі сімферопольський диспетчерський центр відновив свою роботу, крім того в Криму створили російську структуру «Кримаеронавігація». Україна ж продовжує вважати, що Сімферопольський район польотної інформації є українським повітряним простором, і після захоплення диспетчерського центру в Сімферополі за нього відповідають одеський та дніпровський центри. З цим погодилась Європейська організація з безпеки повітряної навігації. Згодом приналежність Сімферопольського району польотної інформації Україні підтвердило у своєму бюлетені і Європейське агентство з безпеки польотів. В Міжнародній організації цивільної авіації

також підтримали Україну. 2 квітня 2014 року керівник Європейського і Північноатлантичного офісу ІКАО Л. Фонсека де Альмейда поширив лист, в якому попереджав про небезпеку польотів у сімферопольському районі польотної інформації над Кримом та Чорним морем, оскільки РФ намагається регулювати цю зону, яка належить Україні. В результаті сьогодні склалася ситуація, при якій повітряний простір над Кримом та Чорним морем намагаються незалежно один від одного регулювати дві країни [13].

Польоти над відкритим морем у Сімферопольському районі польотної інформації українські диспетчери все ж таки ведуть, і там виникає доволі багато складнощів. Періодично із захопленого диспетчерського центру в Сімферополі на частотах, які до моменту тимчасової окупації півострова належали Україні, виходять в ефір підконтрольні Російській Федерації служби та намагаються надавати інформацію і диспетчерські вказівки літакам, які перебувають під управлінням органів обслуговування «Украероруху». Фактично з боку Російської Федерації відбувається порушення міжнародних норм у повітряному просторі України. Проте, екіпажі російських літаків під час польоту до Криму стверджують, що їх супроводжують російські аеронавігаційні служби, українські диспетчери не беруть участі в їх обслуговуванні. Під час перетину межі району польотної інформації спілкування здійснюють на одній частоті, і якби українські диспетчери брали участь в обслуговуванні, їх розмову можна було б почути.

Україна часто виписує штрафи російським авіакомпаніям, які літають над територією Криму. Так, у березні 2018 року повідомлялось, що Державна авіаційна служба України з 2015 року наклала штрафи більше ніж на сорок російських компаній практично на 209 млн. доларів за те, що вони порушили повітряний простір України літаючи до анексованого Криму.

У російських авіакомпаній виникають деякі проблеми з польотами до Криму. Зокрема, їх пілоти під час підготовки та здійснення польотів користуються послугами міжнародних аеронавігаційних компаній, які,

зокрема, допомагають складати та надавати план польоту, надають навігаційні карти, вносять зміни до нього, тощо. Фактично це бази даних різної аеронавігаційної інформації зі зручним та швидким інтерфейсом. Інформацію ці авіакомпанії отримують від національних аеронавігаційних служб.

Сьогодні на міжнародному ринку аеронавігаційних послуг працюють такі основні гравці як Jeppesen (підрозділ корпорації Boeing) та Lido (входить до Lufthansa group). У Росії діють системи обох цих компаній, частина авіаперевізників користується однією, частина – іншою. Російські авіакомпанії, які літають до Криму, користуються системою Lido. Річ у тім, що система Jeppesen не дозволяє користувачеві скласти план польоту в районі польотної інформації Сімферополь [12]. У Lufthansa Systems, яка розробила та підтримує систему Lido, пояснили, що під час її розробки вони чітко дотримувались положень додатку 15 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Цей додаток регулює питання служб аеронавігаційної інформації. У ньому жодним чином не відрегульована ситуація, яка склалася в Криму та над Чорним морем. Крім того, в Lufthansa Systems пояснили, що пілоти можуть подавати польотні плани до будь-якої аеронавігаційної служби. Вони можуть змінювати перелік аеронавігаційних центрів, аеропортів та інших учасників повітряного руху, додаючи до нього свої власні за тим принципом, за яким змінюється телефонна книга в смартфоні.

На нині ситуація практично не змінилася. Міжнародні організації продовжують вважати небо над Кримським півостровом українським, а Російська Федерація – що там повинні керувати диспетчери Сімферопольського району польотної інформації. У доповіді Росавіації про підсумки роботи 2018 року відзначається, що Росавіація на постійній основі надсилає через Міністерство закордонних справ Росії дипломатичні ноти на адресу посольства України в Росії «з вимогами до України припинити в односторонньому порядку встановлювати тимчасові небезпечні зони над акваторіями Азовського та Чорного морів на всіх висотах в певні

часові періоди». Обґрунтуванням цього, як випливає з документа, є те, що «..вищезазначені тимчасові небезпечні зони потрапляють в район польотної інформації Сімферополя, де відповідальність за обслуговування повітряного руху покладено на Російську Федерацію»[40]. При цьому з матеріалів доповіді видно, Російська Федерація намагається відстоювати свою позицію в дискусії з європейським агентством аеронавігаційної безпеки Eurocontrol.

У доповіді Росавіації в розділі «Розвиток міжнародного співробітництва» мова йде про те, що російським агентством були «відхилені поправки та висловлено незгоду з поточним веденням Європейського аеронавігаційного плану, яке не відображає реалії теперішнього часу, пов'язані з істотними змінами в системі Європейського аеронавігаційного планування в районі Чорноморського морського басейну після вступу Республіки Крим і міста федерального значення Севастополь до складу Російської Федерації» [40].

Україною з 25.10.2015 р. було введено заборону на здійснення польотів до аеропортів України для 27 авіакомпаній Російської Федерації. Крім того, починаючи з вересня 2015 року, рішенням РНБО України було введено заборону на здійснення транзитних польотів літаків російських авіакомпаній, через повітряний простір України, якщо вони містять товари військового призначення, подвійного використання чи російську військову силу. Після цього на засіданні уряду в листопаді 2015 року було прийнято рішення стосовно введення, починаючи з 26 листопада 2015 року, повної заборони на всі транзитні польоти авіакомпаній Російської Федерації через територію України. Росія негайно відповіла аналогічними заборонами. Тобто наразі авіасполучення між Україною та Російською федерацією припинено.

У 2021 році Україна ввела нові санкції проти 13 російських та однієї сирійської авіакомпанії Cham Wings Airlines за польоти до Криму. Повітряний простір над материковою Україною для них також закрили.

Аналіз порушень порядку використання повітряного простору України у 2013-2019 рр., який здійснює Національне бюро з розслідування авіаційних



подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, Сектор аеронавігації і аеропортів разом із Сектором аналізу і попередження авіаційних подій, свідчить про 2184 порушення порядку використання повітряного простору України. У зв'язку з агресією з боку Російської Федерації, кількість порушень порядку використання повітряного простору України у 2014-2019 рр. виросла в сотні разів[36].

Нещодавно Україна відреагувала на випадок повітряного піратства, що відбувся у Білорусі, про який мова йшла в попередньому підрозділі. Зокрема, відповідно до доручення, яке дав президент Володимир Зеленський уряду Україна приєдналася до санкцій проти Білорусі. Так, Кабінет Міністрів встановив заборону на використання повітряного простору України повітряними суднами, зареєстрованими в Республіці Білорусь, із 00:00 26 травня. Всі рейси Україна перенаправила в обхід повітряного простору Білорусі. Мінськ з 2015 року був найзручнішим стикувальним пунктом при польотах з Києва до Москви. Однак через ситуацію з літаком Ryanair цей хаб закритися, що суттєво ускладнить українцям можливість відвідувати Росію.

## ВИСНОВКИ

За результатами проведеного у дипломній роботі дослідження світового досвіду та вітчизняної практики міжнародних конфліктів у повітряному просторі було зроблено наступні висновки.

1. Повітряним простором держави є частина повітряної сфери, розташованої над її суходолом та водною територією, в тому числі над її територіальними водами. Державі належить повний та виключний суверенітет над власним повітряним простором. Розрізняють такі види повітряного простору як: контрольований та неконтрольований, обмежений та заборонений. Наразі, через збільшення кількості нових користувачів, зростають темпи використання повітряного простору. Однак, сама його потужність не збільшується, бо це потребує масштабного редизайну повітряного простору з метою підвищення ефективності його використання та зменшення впливу шуму та викидів.

2. Основи міжнародного повітряного права, у сфері регулювання повітряного простору були закладені в першій половині ХХ ст. на Варшавській та Чиказькій конференціях. Сфера дії міжнародного повітряного права охоплює два рівні: правове регулювання міжнародних польотів у повітряному просторі певних держав та правове регулювання польотів у міжнародному повітряному просторі.

На Чиказькій конференції у 1944 р. було створено Міжнародну організацію цивільної авіації «ІКАО» та надано їй квазі-законодавчі повноваження оприлюднювати стандарти та рекомендовану практику як додатки до Чиказької конвенції. Ці стандарти є обов'язковими для держав-членів, які не повідомляють ІКАО про відмінності у своїх національних законах.

3. Сучасне розуміння державного суверенітету над своїм повітряним простором являє собою сукупність прав, що поділені на три групи: ті, що стосуються регулювання повітряних пересувань у межах

території держави; ті, що регулюють комерційну діяльність; права, що перебувають у компетенції адміністративної, цивільної, кримінальної та іншої юрисдикції держави щодо повітряних суден, їх екіпажів і пасажирів, вантажів та пошти, що знаходяться на цих судах.

4. Нині постерігається стрімке зростання міжнародних пасажирських авіап перевезень протягом 2010-2019 рр., за винятком 2020 року, коли внаслідок світової пандемії коронавірусу їх обсяг різко знизився (на 61%), повернувшись аж до рівня 2003 року. За даними ІКАО, в 2020 році скорочення кількості посадкових місць на 50% призвело до зниження загального обсягу пасажирських перевезень на 61%, а загальна чисельність перевезених авіапасажирів за перший рік пандемії склала всього 1,8 млрд осіб у порівнянні з 4,5 млрд. осіб у 2019 році. Ці підтверджують те, що в результаті впливу пандемії COVID-19, авіакомпанії зазнали фінансових збитків в розмірі 370 млрд. доларів, при цьому аеропорти і постачальники аеронавігаційного обслуговування втратили ще 115 млрд. і 13 млрд. відповідно.

За прогнозами ІКАО, в найближчій перспективі буде відзначатися тривале зниження попиту з переважанням у першому півріччі 2021 року ризиків зниження темпів відновлення світової авіаційної галузі, які, ймовірно, продовжать посилюватися. Будь-яке поліпшення глобальної ситуації очікуються тільки в другому півріччі 2021 року, проте це, як і раніше, залежатиме від ефективності дій по боротьбі з пандемією і проведення вакцинації.

5. Повітряний простір держави, виходячи з його сутнісних ознак та функцій, є середовищем, де розгортаються міжнародні конфлікти. Одним із способів врегулювання та попередження міжнародних конфліктів у повітряному просторі є заборона польотів. Оскільки системного визначення міжнародного конфлікту в повітряному просторі не існує, а спільною особливістю врегулювання, запобігання та попередження міжнародних конфліктів у повітряному просторі є заборона та обмеження польотів, то

відповідно через дану особливість і можна кваліфікувати такий міжнародний конфлікт.

Сучасна історія розвитку авіаційної галузі знає багато прикладів заборони перельотів у повітряному просторі, а останнім таким прикладом є заборона польотів у повітряному просторі Ізраїлю внаслідок ракетних обстрілів території Ізраїлю Хамасом. Авіаперевізникам рекомендується проявляти обережність, беручи до уваги будь-яку відповідну інформацію, поряд із наявними вказівками або вказівками національних органів влади, залежно від ситуації. (Деякі авіакомпанії скасували рейси в Тель-Авів)

У 2017 році декілька арабських країн оголосили про розрив дипломатичних відносин з Катаром. Уряд Катару звинуватили в підтримці та фінансуванні терористичних угруповань і втручанні у внутрішні справи інших країн. Розрив дипломатичних відносин вилився, серед іншого, в заборону для катарських авіакомпаній використовувати повітряний простір сусідніх з Катаром арабських країн, що негативно вплинуло на тривалість перельотів. Цей конфлікт завершився у січні 2021 року, коли всі країни-учасники конфлікту погодилися зняти з нього дипломатичну блокаду та домовилися про закінчення блокади і надання дозволу Катару використовувати свій повітряний простір.

Останнім прикладом порушень міжнародного авіаційного права та його наслідків є випадок 23 травня 2021 р. з рейсом авіакомпанії Ryanair, літак якої, що летів із Афін до Вільнюса було перехоплено в Білорусі та змушено здійснити посадку в аеропорту Мінська. Ціллю вимушеної посадки був арешт колишнього редактора телеграм-каналу NEXTA Р. Протасевича, який перебував на борту даного літака. В результаті цього інциденту саміт Європейської ради доручив органам Європейського союзу підготувати рішення про заборону польотів білоруських літаків у повітряному просторі країн-членів ЄС. Наразі, вже більше десятка авіакомпаній оголосили про припинення польотів над територією Білорусі, серед яких, європейські

AirBaltic, AirFrance, FinnAir, WizzAir, а також азійські AllNippon Airways і Singapore Airlines.

6. Аналіз стану авіаційної галузі України свідчить що, для неї, як і для усього світу, 2020 рік пройшов під впливом карантинних заходів від пандемії коронавірусу. Зокрема, у 2020 році сумарний пасажиропотік аеропортів України скоротився на 64,4% в порівнянні з 2019 роком та склав 8,7 млн осіб. Для порівняння, в 2019 році тільки через аеропорт в Борисполі пройшло 15,23 млн. пасажирів. У 2020 році показники усіх вітчизняних аеропортів були куди скромніше. Так, за підсумками 2020 року в Україні залишився лише один аеропорт-мільйонник, частина ж регіональних аеропортів фактично, не працюють, як мінімум з березня 2020 року, ще частина у 2020 році обслужила лише кілька пасажирських рейсів. Загалом у 2020 році кількість пасажирів, що скористались послугами українських авіакомпаній, зменшилась порівняно з 2019 роком на 65% і становила 4797,5 тис. осіб. При цьому, обсяги пасажирських перевезень повернулись до рівня 2006-2007 рр., коли цей показник складав 4208,3 тис. і 4928,6 тис. осіб відповідно.

7. Вітчизняна практика конфліктів у повітряному просторі за період незалежності України розпочинається у 2014 році коли відбулась окупація Російською Федерацією території АР Крим і відповідно незаконне захоплення нею регіонального структурного підрозділу підприємства «Кримаерорух» та військовими діями на сході України. Внаслідок цих подій повітряний простір над територією АР Крим було повністю закрито для здійснення польотів цивільних літаків. Закриттю повітряного простору над Луганською і Донецькою областями послужив інцидент у ході якого ракетою з російського зенітного комплексу «Бук» було збито рейс МН-17.

Отже, стосовно врегулювання конфліктів у повітряному просторі України, нині існують такі заборони використання повітряного простору: заборонена зона УКР35 над тимчасово окупованою територією АРК; заборонена зона УКР36 на сході України.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Баймуратов М. О. Міжнародне публічне право: підручник. М. О. Баймуратов. Харків : Вид-во юрид. літ-ри «Одіссей», 2008. 704 с.
2. Воздушная блокада Беларуси. Кто выиграет и проиграет от ограничения полетов? URL: <https://www.bbc.com/russian/news-57252002>.
3. Договір про відкрите небо від 24 березня 1992 р. URL: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994\\_316](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_316).
4. Дотянувся до небес. URL: [https://lenta.ru/articles/2021/05/26/minskiy\\_manevr](https://lenta.ru/articles/2021/05/26/minskiy_manevr).
5. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 грудня 1944 р. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038).
6. Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна від 19 червня 1948 р. URL: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_159](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_159).
7. Конвенція про збитки, завдані іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні від 07 жовтня 1952 р. URL: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_231](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_231).
8. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна від 14 вересня 1963 р. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_244](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_244) 158.
9. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 р. URL: [http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995\\_167](http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_167).
10. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву: Совершено в г. Монтего-Бей 10 декабря 1982 г. URL: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf).
11. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23 вересня 1971 р. URL: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_165](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_165).

12. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 17 грудня 2008 р. URL: [http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594](http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_594).

13. Крим: хто регулює польоти над півостровом? URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-47667714>.

14. Малахівська Г. В. Стратегічні перспективи розвитку ринку авіаційних перевезень України. Г. В. Малахівська. Формування ринкових відносин в Україні. 2018. № 3. С. 99–106.

15. Міжнародне право : словник-довідник за заг. ред. Т. Л. Сироїд. Харків : Вид-во «Юрайт», 2014. 408 с.

16. Міжнародне право : навч. посіб. за ред. М. В. Буроменського. К. : Вид-во «Юрінком Інтер», 2005. 336 с.

17. Міжнародне публічне право : підручник, авт. кол. : В. М. Репецький, В. М. Лисик, М. М. Микієвич та ін. ; за ред. В. М. Репецького. 2-ге вид., стер. Київ : Вид-во «Знання», 2012. 437 с.

18. Мякота О. В. Правове регулювання повітряного кордону України. URL: [http://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/11322/1/Mykota\\_153-159.pdf](http://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/11322/1/Mykota_153-159.pdf).

19. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2020 рік. URL: <https://avia.gov.ua> > Pidsumki-roboti-2020-rik1.

20. Повітряний кодекс України : Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/>.

21. Положення про використання повітряного простору України : Постанова Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 № 401. Офіційний вісник України (ОВУ). 2002. № 14. С. 85–113.

22. Положення про Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху : Наказ Міністерства інфраструктури України, Міністерства оборони України від 07.07.2016 № 232/348. URL: <https://minjust.gov.ua/ua/48565>.

23. Правила польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 28.10.2011 № 478. ОВУ. 2011. № 95.

24. Рік суду MH17: найважливіше, що вдалося з'ясувати? URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-55114412>.

25. Arab countries agree to end years-long feud with Qatar that divided Gulf. URL: <https://edition.cnn.com/2021/01/05/middleeast/qatar-gulf-embargo-agreement-intl/index.html>.

26. Doc 9750-AN/963. Глобальный аэронавигационный план на 2013-2028 гг. Монреаль : ИКАО, 2013. 147 с.

27. Israel-Gaza Cease-Fire: What You Need to Know About the Conflict. URL: <https://www.wsj.com/articles/israel-gaza-ceasefire-what-we-know-11620825247>

28. Is there a height limit to national airspace? URL: <https://aviation.stackexchange.com/questions/43439/is-there-a-height-limit-to-national-airspace>.

29. Kareng Y. International aviation/airspace lawan overview. Y. Kareng. International Journal of Law Recontruction. 2020. Volume 4, Number 1.

30. Logistics Facts. URL: <https://www.scmo.net/logistics-facts>.

31. Public International Air Law. URL: <https://www.mcgill.ca/iasl/about/courses/aspl633/>.

32. Sovereignty Over Airspace: International Law, Current Challenges, and Future Developments for Global Aviation. URL: <http://www.inquiriesjournal.com/articles/645/sovereignty-over-airspace-international-law-current-challenges-and-future-developments-for-global-aviation>.

33. The Wall Street Journal. How the Middle East's Conflicts Shut Down Its Skies. URL: <https://www.wsj.com/articles/how-the-middle-east-s-conflicts-shut-down-its-skies-1522315801/>.

34. Офіційний сайт Safe airspace. URL: <https://safeairspace.net/about/>.



35. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/11308.pdf>.
36. Офіційний сайт Украероруху. URL: <http://uksatse.ua/>.
37. Офіційний сайт ICAO. URL: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>.
38. Офіційний сайт Федеральної авіаційної адміністрації США. URL: <https://www.faa.gov/>.
39. Офіційний сайт FlightRadar. URL: [FlightRadar24.com](http://FlightRadar24.com).
40. Офіційний сайт Росавіації. URL: <https://favt.gov.ru/>.
41. Антипенко В. В. Міжнародні повітряні перевезення пасажирів в умовах карантинних заходів пандемії COVID-19. В. В. Антипенко. Журнал східноєвропейського права. 2020. № 83. С. 118-121.
42. Армения обвинила Турцию в сбитии своего штурмовика в армянском воздушном пространстве. URL: <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2020/09/29/841598-armeniya-obvinila-turtsiyu>
43. Бордунов В. Д. Міжнародне повітряне право. Навчальний посібник. М.: НОУ ВКШ «Авіабізнес»; вид-во «Наукова книга». 2006. 464 с.
44. В Монреале обсуждают авиационную безопасность, в том числе в зонах вооруженных конфликтов. URL: <https://news.un.org/ru/story/2015/02/1257441>
45. Висоцька М. П. Тенденції та перспективи розвитку світового ринку цивільних повітряних суден. М. П. Висоцька. Проблеми системного підходу в економіці. 2019. вип. 5(1). С. 14-21.
46. Григоров О. Формування міжнародно-правових моделей регламентації повітряних польотів. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. 2(50). 2019. С. 82-86
47. Григоров О. Правове забезпечення функціонування міжнародних повітряних трас. О. Григоров. Evropský politický a právní diskurz. 2020. Sv. 7, Vyd. 2. С. 32-38

48. Гусар О. А. Службові відносини при здійсненні технічного розслідування, обслуговування та організації повітряного руху. О. А. Гусар, Б. С. Літвінчук. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2021. № 1. С. 16-22

49. Доклад целевой группы по рискам для гражданской авиации, возникающим в зонах конфликтов, о ходе выполнения программы работы: док. HLSC/15-WP/3 21/11/14 / Вторая конференция высокого уровня по безопасности полетов 2015 г. (HLSC 2015). Планирование мер по повышению уровня безопасности полетов глобальной авиации (Монреаль, 2—5 февр. 2015 г.). Международная организация гражданской авиации. URL: [https://www.icao.int/Meetings/HLSC2015/Documents/WP/wp003\\_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/HLSC2015/Documents/WP/wp003_ru.pdf)

50. Камінська Н. В. Відповідальність держави за знищення цивільних повітряних суден: особливості міжнародно-правового та національного регулювання. Н. В. Камінська, М. О. Акімов. Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка. 2020. Вип. 3. С. 89-101.

51. Камінський В. В. Система протидії повітряному тероризму в Україні. В. В. Камінський, В. В. Тюрін, О. А. Коршець, Н. О. Королюк. Наука і оборона. 2017. № 3-4. С. 8–17.

52. Капустяк І.О. Теоретико-правові аспекти принципів міжнародного повітряного права АЕРО 2015. Повітряне і космічне право: Матеріали Всеукраїнської конференції молдих учених та студентів. Т.1, м. Київ, Національний авіаційний університет, 26 листопада 2015 року. Тернопіль: Вектор, 2015. 278 с.

53. Корсунов С. І. Аналіз застосування угруповання повітряно-космічних сил Російської Федерації у Сирійській Арабській Республіці. С. І. Корсунов, О. В. Лезік, Ю. О. Галкін, М. І. Оборонов, С. П. Коваленко, Ю. М. Оборонов. Збірник наукових праць Харківського національного університету Повітряних Сил. 2020. № 4. С. 7-18.

54. Латвийская airBaltic отказалась от полетов над Беларусью. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/rus/news/2021/05/24/7123523/>

55. Лукашевич В. Трагедия рейса MH17: новые детали три года спустя. 2017. Форбс. URL: <https://www.forbes.ru/biznes/347927-tragediya-reysa-mn17-novye-detali-tri-goda-spustya>

56. Мажара І. П. Модель інформаційної системи управління повітряним рухом з точки зору операторської діяльності осіб групи керівництва польотами. І. П. Мажара, О. І. Тимочко. Системи озброєння і військова техніка. 2021. № 1. С. 12-17

57. Маловацький О. Відповідальність держави за знищення цивільного повітряного судна в результаті застосування зброї. О. Маловацький. *Evropský politický a právní diskurz*. 2018. Sv. 5, Vyd. 2. С. 25-36

58. Меры по предотвращению боевых поражений гражданских воздушных судов: док. HLSC/15-WP/64. Вторая конференция высокого уровня по безопасности полетов 2015 г. (HLSC 2015). Планирование мер по повышению уровня безопасности полетов глобальной авиации (Монреаль, 2—5 февр. 2015 г.). Международная организация гражданской авиации. — URL: <https://www.icao.int/Meetings/HLSC2015/Documents/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=%2fMeetings%2fHLSC2015%2fDocuments%2fWP&FolderCTID=0x0120009E3257E278CC544696122A3ACB5A2C77>

59. Монреальская декларация о планировании мер по повышению уровня безопасности полетов: док. HLSC/15- WP/108. Вторая конференция высокого уровня по безопасности полетов 2015 г. (HLSC 2015). Планирование мер по повышению уровня безопасности полетов глобальной авиации (Монреаль, 2—5 февр. 2015 г.). Международная организация гражданской авиации. URL: <https://www.icao.int/Meetings/Pages/Home.aspx>

60. Павлова Л. В. Роль ИКАО в обеспечении безопасности полетов гражданских воздушных судов в ситуации вооруженного

конфликта на території государства. Журнал міжнародного права и міжнародних отношений. 2016. № 3-4 (78-79). С. 3-9.

61. Пакистан продлил запрет на полеты в своем воздушном пространстве до утра среды. URL: <https://www.interfax.ru/world/653057>

62. Полянська А. Є. Функціональність правового регулювання в галузі повітряного транспорту. А. Є. Полянська. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2021. № 1. С. 23-28.

63. Письмо Генерального секретаря ИКАО Раймона Бенжамена от 24 июля 2014 г. Ref. AN 13/4.2-14/59 URL: [http://www.gsga.ru/favt\\_new/sites/default/files/059r.pdf](http://www.gsga.ru/favt_new/sites/default/files/059r.pdf)

64. Раскалей М. О. Окремі зобов'язання у сфері міжнародного повітряного права. Стан та перспективи. М. О. Раскалей. Альманах міжнародного права. 2014. № 4. С. 58-65.

65. Расследование авиационных происшествий и инцидентов: приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации. Издание десятое. Июль 2010 г. URL: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an13_cons_ru.pdf).

66. Телятник Б. А. Оцінка фактору безпеки повітряного руху, який впливає на пропускну здатність і організацію польотів. Б. А. Телятник, К. А. Здихальський, В. О. Стрельбицький, А. Є. Бородій. Збірник наукових праць Харківського національного університету Повітряних Сил. 2020. № 3. С. 61-6

67. Тимочко О. І. Метод перевірки коректності процесу розпізнавання повітряного об'єкту. О. І. Тимочко, О. О. Тимочко, Г. Г. Дубовик, П. Г. Берднік. Телекомунікаційні та інформаційні технології. 2020. № 2. С. 112-125

68. Цірат Г. В. Джерела міжнародного приватного повітряного права [Текст] / Г. Цірат. Юридична Україна. 2012. № 6. С. 56-61.

69. Цірат Г. В. Колізійні норми зобов'язальних правовідносин у міжнародному приватному повітряному праві [Текст]. Г. В. Цірат. Держава і право. 2012. Вип. 57. С. 468-473.

70. Філіппов А. В. Міжнародно-правовий механізм відшкодування шкоди, завданої повітряними суднами третім особам: проблеми уніфікації та модернізації. А. В. Філіппов. *Dictum factum*. 2020. № 2. С. 87-96.

71. Філіппов С. О. Забезпечення контролю за повітряним простором в контексті повноважень Державної прикордонної служби України: нормативний аспект. С. О. Філіппов, І. П. Кушнір, М. В. Федорук. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2021. № 1. С. 29-37.

72. Фердман Г. П. Забезпечення безпеки на повітряному транспорті: державно-управлінський аспект. Г. П. Фердман. *Державне будівництво*. 2020. № 1. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeVu\\_2020\\_1\\_10](http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeVu_2020_1_10)

73. Хохленко В. М. Правові засади захисту прав пасажирів при перевезенні повітряним транспортом. В. М. Хохленко. *Dictum factum*. 2020. № 2. С. 97-106.

74. Хом'яченко С. І. Використання повітряного простору повітряними суднами: особливості правового регулювання. С. І. Хом'яченко. *Advanced space law*. 2018. Vol. 2. С. 39-43

75. Шелудяков Р. С. Генеза міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень. Р. С. Шелудяков. *Актуальні проблеми політики*. 2017. Вип. 60. С. 133-142.

76. MH-17 Crash: Dutch Safety Board final report, the Hague, October 2015. Dutch Safety Board. URL: <http://www.onderzoeksraad.nl/uploads/phase-docs/1006/debcd724fe7breport-mh17-crash.pdf>

77. Reinhardt D. N. The Vertical Limit of State Sovereignty. LL.M. thesis. Institute of Air and Space Law, McGill University. 2005. 92 p

78. Honig J.P. *The Legal Status of Aircraft*. Springer. 2012. 218 p.

79. Safety of civil aircraft operating in the Simferopol Flight Information Region (FIR): Safety Bulletin. 15SAB001. 3 April 2014. The International

Federation of Air Line Pilots; Associations. IFALPA. The Global Voice of Pilots.  
URL: <http://www.ifalpa.org/downloads/Level1/Safety%20Bulletins/Air%20Traffic%20Management/15SAB001%20%20Safety%20of%20civil%20aircraft%20operating%20in%20the%20Simferopol%20Flight%20Information%20Region%20.pdf>

80. Sector understanding on export credits for civil aircraft dated 1 September 2011. TAD/ASU (2011). 47 p.