

It should be borne in mind that quarantine, like any other force majeure circumstance, does not automatically excuse business aviation representatives from their duties and responsibilities but it can help to reduce the burden of obligations to some extent.

So, in Ukraine COVID-19 is recognized as a force majeure circumstance. This significant move by the Parliament is aimed to support the aviation industry, help businesses to avoid fines and debts to counterparties that in turn will lead to reduction of bankruptcy. In the absence of misuse such a mechanism is quite effective and allows companies to keep afloat in a very difficult time.

#### *Literature*

1. Civil Code of Ukraine of 16 January 2003. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (date of access: 10.10.2020).

2. Commercial Code of Ukraine of 16 January 2003. № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (date of access: 10.10.2020).

3. On Chambers of Commerce and Industry in Ukraine: the Law of Ukraine of 2 December 1997. № 671/97-BP. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/671/97-вр#Text> (date of access : 10.10.2020).

4. On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine Aimed at Preventing the Occurrence and Spread of Coronavirus Disease (COVID-19): the Law of Ukraine of 17 March 2020. № 530-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/530-20#Text> (date of access: 10.10.2020).

УДК 339.9:629.73(043.2)

**Устименко О.О.**, студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Устинова І.П., к.ю.н., доцент

### **АНАЛІЗ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Повітряні перевезення є одним із найбільш затребуваних способів транспортування вантажів та людей між різними країнами та континентами. Вони вигідно відрізняються від перевезень іншими видами транспорту за багатьма показниками, поступаючи лише в обсягах перевезень. Доставка вантажів відбувається сьогодні в рекордно короткі терміни. Таким чином, першим і головним плюсом повітряних вантажоперевезень є швидкість, не доступна при доставці наземним або водним транспортом. Оперативність, із якою доставляються вантажі цим способом, може бути незамінна при

транспортуванні швидкопсувних продуктів, ліків і термінових вантажів. Другим фактором, що обумовлює використання повітряного транспорту для перевезення вантажів, є збереження продукції. Безпека перевезеного товару забезпечена на 100%, оскільки вантажний відсік літака і товар, що перевозиться не піддаються сильним механічним впливам, а отже, продукція і її товарний вигляд не постраждають при транспортуванні. Серед переваг також можна виділити: значне скорочення відстані між пунктами маршрутів за рахунок відсутності впливу на них рельєфу місцевості; можливість вибору альтернативних маршрутів; різноманітність рейсів та можливість оперативного реагування на зміну попиту на напрями та види перевезень.

Основу національного законодавства у сфері регулювання діяльності цивільної авіації України становлять: Конституція України, Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р., інші нормативно-правові акти, державні та галузеві стандарти, керівні документи зі стандартизації та інше. Існуючий раніше Повітряний кодекс України 1993 р. і самого початку зберігав інститути радянського повітряного права і не повною мірою орієнтувався на вимоги міжнародного права, навіть після внесення до нього доповнень та змін. Саме тому Повітряний кодекс України 1993 р. можна вважати документом, який став регулятором відносин в авіаційній галузі тільки на початковому етапі переходу від радянської системи господарювання до системи ринкових відносин, тобто на так званому «перехідному періоді».

Слід зазначити, що наявна сукупність норм національного авіаційного права потребує крім впорядкування, ще і вдосконалення, усунення протиріч та заповнення прогалин у правовому регулюванні. Таким чином, розробниками нового Повітряного кодексу України 2011 р. викладена позиція щодо взяття за основу для удосконалення та створення національної авіаційної нормативної бази законодавства ЄС, а також стандартів і рекомендацій ІКАО.

Новий Повітряний кодекс містить норму (ч. 3 ст. 11), якою визначено, що авіаційні правила України розробляються відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації, інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства Європейського Союзу в галузі цивільної авіації [1]. Основною позитивною характеристикою нового Повітряного кодексу України є те, що він спрямований на

приведення чинного законодавства у відповідність до норм міжнародного повітряного права, але в той же час кодекс містить в собі суттєві недоліки які потребують доопрацювання. Так, новий Повітряний кодекс переобтяжений бланкетними нормами до інших законодавчих та нормативно-правових актів, які суттєво ускладнюють його реалізацію. Повітряний кодекс України 2011 р. характеризується новою технікою побудови, також важливим є збереження його яскраво вираженого публічного характеру, що пояснюється необхідністю забезпечення високого рівня безпеки. Проте він містить й окремі приватно-правові норми, кількість та змістовне навантаження яких не можна визнати достатніми для врегулювання відповідних договірних відносин на повітряному транспорті, завдяки чому виникає необхідність звернення до Цивільного та Господарського кодексів України з метою визначення порядку укладання та умов відповідних договорів (перевезення вантажів, пасажирів та багажу, фрахтування тощо) [4, с. 105-106].

До основних нормативно-правових актів у сфері повітряних перевезень належать також Правила повітряних перевезень вантажів, затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 14.03.2006 р. № 186 [2] та Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу», затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 р. № 1239 [3]. Обидва документи в цілому відповідають нормам Повітряного кодексу України 2011 р. та спрямовані на визначення загальних умов перевезень повітряним транспортом, за яких забезпечується належний рівень безпеки польотів та якості перевезень, та містять докладну інформацію про здійснювані перевезення.

Підсумовуючи вищезазначене, можна зробити висновок, що з прийняттям нового Повітряного кодексу 2011 р. правове забезпечення повітряних перевезень в Україні стало на шлях свого вдосконалення. Хотілося б також звернути увагу на те, що при оновленні національної нормативно-правової бази авіаційної галузі необхідно приділяти особливу увагу економічним важелям розвитку галузі, адже економіка впливає на право безпосередньо та опосередкованим шляхом, а саме: через державу, політику, правосвідомість та інше, а необхідність регулювання економічних відносин в авіаційній галузі породжується економічними потребами.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48-49. Ст. 536.

2. Правила повітряних перевезень вантажів: затв. наказом Державної авіаційної служби України від 14 бер. 2006 р. № 186. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-06#Text> (дата звернення 12.10.2020).

3. Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: затв. наказом Державної авіаційної служби України від 26 лист. 2018 р. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (дата звернення 12.10.2020).

4. Шелудяков Р.С. Правове регулювання повітряних перевезень в Україні: сучасний стан та адаптація до світових стандартів. *Правова держава*. 2017. Вип. 27. С. 103-109.