

# ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО

DOI: 10.18372/2307-9061.69.18354

УДК 340:656.7(045)

**Н. В. Жмур,**

кандидат юридичних наук, доцент

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5462-4482>

**В. В. Ємець,**

здобувач вищої освіти другого (магістерського) рівня

## ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Національний авіаційний університет

проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна

E-mails: nataliia.zhmur@npp.nau.edu.ua, vladosemec@gmail.com

*Метою статті є дослідження і аналіз чинного законодавства щодо регулювання авіаційних перевезень, і як військовий конфлікт вплинув на показники авіаперевезень в Україні. **Методи дослідження:** для досягнення визначеної мети та поставлених завдань використовувались методи емпіричного дослідження, як порівняння динаміки авіаперевезень та авіаційного сектора в Україні в період конфлікту, вимірювання кількості пасажирів, які користуються послугами авіаційних перевезень в Україні та спостереження за змінами обсягів пасажирських та вантажних авіаперевезень в Україні на різних етапах конфлікту, а також методи теоретичного дослідження, такі як аналіз статистичних даних про обсяги пасажирських та вантажних перевезень, діяльність авіакомпаній та аеропортів в Україні під час російсько-українського конфлікту. А також багатоаспектність предмета дослідження обумовлена застосуванням як загальнонаукових, так і приватно-наукових методів. **Результати:** проаналізовано і досліджено як національне, так і міжнародне законодавство щодо авіаційних перевезень; проаналізовано сучасний стан та тенденції розвитку авіаційної галузі України в період з 2014 по 2022 роки; зроблено оцінку змін в обсягах вантажоперевезень авіаційним транспортом та пасажирських авіаперевезень через аеропорти, підсумовано наслідки впливу війни на авіаперевезення в Україні; здійснено порівняльний аналіз авіаперевезень в Україні з іншими країнами; здійснено аналіз прийнятих заходів для забезпечення безпеки авіаперевезень в умовах російсько-українського конфлікту; визначено основні фактори ризику, які можуть вплинути на безпеку авіапольотів в умовах збройної агресії, а також були проаналізовані пропозиції щодо можливих заходів відновлення авіаційного сектору. **Обговорення:** здійснено аналіз нормативно-правових актів, що регулюють авіаційні перевезення, і було з'ясовано, що нормативна база задовольняє вимогам належного та безпечного перевезення; проведено аналіз втрат, які понесли авіакомпанії, аеропорти та авіаційна інфраструктура внаслідок війни.*

***Ключові слова:** авіаперевізнак; вантажні та пасажирські перевезення; військовий конфлікт; авіаційний ринок; пасажиропотоки; аеропорти; комерційні рейси; національне законодавство; міжнародне законодавство.*

**Постановка проблеми та її актуальність.** Авіаційний транспорт по всьому світу відіграє важливу роль у забезпеченні пасажирських пе-

ревозень та перевезень термінових вантажів, адже є поза конкуренцією серед інших видів транспорту.

Крім цього, авіаційна галузь належить до стратегічно важливих секторів економіки і відіграє ключову роль у забезпеченні взаємозв'язків між країнами, однак вплив військово-політичної ситуації в Україні негативно позначився на показниках авіаперевезень. Було розроблено та прийнято цілу низку нормативних актів як стратегічного так і нормативного характеру, які регулюють відносини у сфері міжнародних авіаційних перевезень пасажирів на національному рівні.

Актуальність проблеми виникає в тому, що досліджуючи та вивчаючи питання сучасного стану нормативного регулювання авіаційних перевезень пасажирів та їхнього багажу, вантажу, можна визначити подальші перспективи розвитку правового регулювання такого виду діяльності як на національному рівні, так і на міжнародному, і що виявляється було необхідним підписання угоди між Україною та Європейським Союзом «Про відкрите небо».

Авіаційний сектор є місцем складового господарства України, і він постійно піддається впливу зовнішніх і внутрішніх факторів, включаючи воєнний конфлікт. Також, проблеми, пов'язані з відкриттям і закриттям повітряного простору над певними регіонами країни, які впливають на можливість проведення міжнародних та внутрішніх авіаперевезень. Таким чином, дослідження правового регулювання авіаційних перевезень та вплив російсько-української війни на авіаперевезення в Україні є актуальним та предметом для розуміння наслідків цього конфлікту та розробки стратегій подолання викликів у сфері авіації.

**Аналіз досліджень і публікацій з проблеми.** Теоретичну основу дослідження авіаційної галузі в Україні, складають праці вітчизняних вчених таких як: Ю.Є. Пашенко, Т.І. Олешко, В.С. Вельцен, В.П. Онищенко, А.П. Чернега, В.Г. Дідик, К.В. Сидоренко, С.А. Дацюк та інші. Окремі аспекти міжнародних повітряних перевезень пасажирів та багажу досліджувалися наступними науковцями І.А. Діковською, О.В. Столярським та інші.

**Мета.** Дослідження спрямоване на визначення сучасного стану авіаперевезення на українському авіаційному ринку, зокрема пасажирські та

вантажні перевезення, маршрутні мережі авіакомпаній, авіаційної інфраструктури, аналізу чинного законодавства щодо регулювання даних авіаційних перевезень, а також показники галузі в контексті російсько-української війни.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Світовий ринок авіаперевезень є одним із ключових елементів економіки, що відіграє ключову роль у процесі зміцнення взаємозв'язків між державами для проведення зустрічей з партнерами на міжнародних конференціях, використанні повітряного транспорту для надання гуманітарної допомоги у разі природних катастроф, конфліктів та інших кризових ситуацій, незалежно від місця розташування, стабілізації економічного потенціалу країни, оскільки вона зможе створити нові робочі місця, сприяти розвитку туризму і торгівлі на міжнародному рівні, відкриваючи при цьому нові ринки для своїх товарів і послуг, а також пасажирські перевезення сприяють обміну культурними та освітніми цінностями між країнами для кращого розуміння та співпраці між націями. Однак авіаційна галузь є вкрай чутливою до глобалізаційних змін, тому за таких умов необхідно проводити постійний моніторинг світового авіаційного ринку, а також правового регулювання перевезень для успішної діяльності, адже повітряний транспорт є складною системою, що складається з авіакомпаній, аеропортів та підприємств з обслуговуванням і управлінням повітряного руху, а також міжнародних організацій в галузі цивільної авіації, що постійно взаємодіють один з одним для спільних цілей та інтересів з метою розвитку авіаперевезень у світі.

Нормативно-правове регулювання авіаційних перевезень регулюється основними положеннями договірного регулювання внутрішніх авіаційних перевезень пасажирів, особливості відповідальності авіаперевізника за завдання шкоди життю та здоров'ю пасажирів, за затримку відправлення пасажирів, за втрату та пошкодження багажу, а також порядок пред'явлення претензій та позовів визначає Цивільний кодекс України. Повітряний кодекс України визначає правові та організаційні засади використання повітряного простору України та здійснення діяльності авіаційного транспорту щодо внутріш-

ніх та міжнародних пасажирських перевезень. Міжнародне повітряне перевезення здійснюється як на регулярних, так і на нерегулярних маршрутах, що регулюється нормами дво- та багатосторонніх конвенцій, яких Україна є учасницею більшості конвенцій, що прийняті на міжнародному рівні та регулюють такий вид перевезень. Основними серед них є: Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 р.), Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція 1999 р.) та Римська конвенція про збитки, заподіяні іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні (1952 р.) тощо. Чимало зазначених питань визначаються і Стандартами та практикою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Основним джерелом правового регулювання міжнародних повітряних перевезень пасажирів та багажу є Монреальська конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, яка встановила, що міжнародним перевезенням є будь-яке перевезення, за умови якого місце відправлення та місце призначення незалежно від того, чи є перерва в перевезенні, розташовані або на території двох держав-сторін або на території однієї й тієї самої держави-сторони, якщо угодою сторін погоджена зупинка, передбачена на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є державою-сторonoю.

Типові норми, що регулюють порядок перевезення пасажирів, їхнього багажу авіаперевізниками, встановлені Авіаційними правилами України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу».

Авіатранспортні компанії, що здійснюють регулярні рейси, в тому числі і в Україну, зробили свої правила повітряних перевезень пасажирів та багажу, які доступні для ознайомлення пасажиром та всім охочим. Загалом положення названих правил є подібними, але є й свої особливості, з якими пасажир повинні обов'язково ознайомитися та врахувати під час підготовки до польоту.

Умови договору авіаційного перевезення, як правило, не зазначаються у квитку, а витікають із міжнародно-правових нормативних актів та

Авіаційних правил України. «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу», що затверджені Державною авіаційною службою України 26 листопада 2018 року, де зазначено: «що є обов'язковими для всіх авіаперевізників, які здійснюють міжнародні чи внутрішні перевезення пасажирів та/або обмеження відповідальності авіакомпаній під час перевезення пасажирів та багажу; про податки та збори; про час початку та закінчення реєстрації на рейс; про перевезення ручної поклажі та багажу, що реєструється; про порядок перевезення речей, а також про заборони, що встановлені щодо окремих; про права та обов'язки пасажирів та перевізників; про адресу та інші контактні дані авіакомпаній; будь-яку іншу інформацію, яку транспортна організація вважає за доцільне довести до пасажирів. Умови договору не можуть суперечити положенням Монреальської конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, Повітряного кодексу України, зазначеним Авіаційним правилам України тощо» [13]. Тому даний проведений аналіз правового регулювання як міжнародних так і національних перевезень дає нам змогу констатувати, що такі перевезення здійснюються відповідно до положень міжнародно-правових актів і національного законодавства, що регулюють авіаційні перевезення.

Україна займає важливе місце на світовому авіаційному ринку завдяки своєму географічному положенню, адже знаходиться в центральній частині Європи, і це робить її великим транзитним вузлом для авіаційних маршрутів між Заходом і Сходом. А розвинута інфраструктура, що включає в себе декілька міжнародних аеропортів, у тому числі міжнародний аеропорт «Бориспіль» який є найбільшим авіаперевізником в Україні, дає право входити до рейтингу найефективніших летовищ Європи за версією Міжнародної ради аеропортів (АСІ). Однак стан української авіаційної галузі залишається досить складним через численні виклики та проблеми що постали перед нашою країною. Починаючи з 2014 року в Україні діяло 35 компаній, що здійснювали пасажирські та вантажні перевезення, відкривались нові регулярні рейси, що викону-

вались з Київського аеропорту «Бориспіль», однак на попит авіаперевезень нашої країни суцільно вплинула військово-політична ситуація, а саме анексія Криму та початок гібридної війни на території Донецької та Луганської областей. Тому у відповідь на геополітичні події на сході нашої країни були прийняті різні заходи щодо повітряної безпеки в цій області. Організації, такі як Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), Європейська агенція з безпеки авіаційного сполучення (EASA), та Європейська асоціація вільної торгівлі (ЕАСТ) разом із органами України провели заходи із забезпечення авіамаршрутів для міжнародних рейсів, щоб уникнути небезпеки [9, с. 218-219].

Отож, за 2014 рік українськими авіакомпаніями було здійснено перевезень пасажирів на 20,2% та вантажів на 20,7% менше, в порівнянні із 2013 роком. У 2015 році ці показники в порівнянні з 2014 році зменшились на 2,59% щодо перевезення пасажирів та 10,3% для вантажообігу. Таким чином в період 2014-2015 років, Україна стикалася з численними викликами, включаючи конфлікт на сході країни та економічними проблемами [7, с. 7-8].

Поступове відновлення авіаційної галузі в Україні відбулося у 2016 році, адже кількість авіаперевезень пасажирів зросла на 2,1% в порівнянні з 2013 роком, що констатує покращення економічної та політичної ситуації в Україні, а також про підвищення інтересу пасажирів до авіаперевезень, адже упродовж звітнього періоду на українському ринку працювало 29 авіакомпаній, з яких регулярні польоти між Україною та іншими країнами світу здійснили 10 вітчизняних авіакомпаній до 42 країн та іноземними до 27 країн світу. У свою чергу комерційні рейси вітчизняних та іноземних компаній обслуговувались 19 українськими аеропортами та аеродромами, основний потік яких припадав на аеропорти Бориспіль, Київ (Жуляни), Одеса, Львів, Харків, Дніпропетровськ та Запоріжжя, що вказує на широку мережу повітряних вузлів і доступність авіаперевезень для пасажирів та вантажів у різних регіонах України, оскільки інфраструктура авіаційних аеропортів грає важливу роль у забезпеченні мобільності для громадян і бізнесу, адже сприятиме зростанню еко-

номічної активності в регіонах, де розташовані аеропорти, і забезпечуватиме важливу роль в доступі до міжнародних маршрутів [11, с. 154-155].

Зростання основних економічних показників української авіаційної галузі продовжилась у 2017 році, адже якщо за підсумками 2016 року обсяг перевезень пасажирів вітчизняними авіакомпаніями перевищив «докризисний» показник у 2013 року на 2,1%, то за 2017 році цей показник склав 30,1%. Прослідковується збільшення на українському авіаційному ринку авіакомпаній в порівнянні з минулим роком, оскільки пасажирські та вантажні авіаперевезення здійснювали вже 32 вітчизняні авіакомпанії, відповідно чого відбулося зростання кількості рейсів на 17% більше, ніж у 2016 році, що у свою чергу показує позитивні тенденції в розвитку авіаційного сектора України та зростання популярності авіаперевезень серед пасажирів та вантажів. За 2017 рік 10 українських авіакомпаній виконали регулярні польоти до 43 країн світу, що підтверджує широкий географічний аспект охоплення авіаперевезень та 29 іноземних авіакомпаній до 27 країн світу. Таким чином, успішний розвиток міжнародних повітряних перевезень є позитивним кроком для міжнародної інтеграції України, адже завдяки мережі міжнародних авіаперевезень в Україні за 2017 рік було розширено співробітництво з такими міжнародними авіакомпаніями як «Qatar Airways» з Катару, «Ernest SpA» з Італії та «Kish Air» з Ірану [1; 11, с. 155-156].

Впродовж 2018 році на авіаційному ринку в Україні прослідковується стабілізаційний розвиток авіаперевезень, що є позитивним фактором для економічної ситуації в державі та розвитку авіаційних компаній в підвищенні їх конкурентоспроможності на міжнародній арені. За поточний рік в Україні вже налічувалось 34 авіакомпанії, що здійснювали перевезення пасажирів та вантажів, з яких 10 вітчизняних компаній виконували регулярні польоти до 46 країн світу, завдяки чому збільшився показник перевезень пасажирів на 16,4%, в порівнянні з 2017 роком. Авіаперевізники відкривають нові регулярні маршрути, завдяки чому дає можливість Україні увійти до топ-20 країн світу за

авіарейсами, а це у свою чергу говорить про зростання інтересу з боку держави до авіап перевезень, оскільки кожен новий регулярний маршрут може відкривати нові ринки та з'єднувати Україну з іншими країнами світу. В той же час відбувається розширення присутності іноземних авіакомпаній на українському ринку, за поточний рік до нашої країни здійснили польоти 38 іноземних авіакомпаній з 37 країн світу, що на 37,8% більше, ніж за 2017 рік, що свідчить про міжнародну зв'язаність та важливість України на авіаційному просторі. Також, комерційні рейси вітчизняних та іноземних компаній обслуговувались вже 20 українськими аеропортами та аеродромами, що на 14,3% перевищував показник 2017 року за кількістю відправлених та прибулих повітряних суден, що вплинуло на збільшення пасажиропотоку впродовж поточного року на 24,5% [1; 4, с. 351-353].

Позитивна динаміка на ринку авіап перевезень продовжилась у 2019 році, за поточний рік пасажирські та вантажні перевезення здійснили 29 авіакомпаній, що в порівнянні з минулим роком є меншим показником, однак обсяг пасажирів, що скористалися послугами українськими авіакомпаніями збільшилась на 9,4%, що не скажеш про обсяг перевезень вантажів, який скоротився на 6,6%. Впродовж 2019 року міжнародні регулярні перевезення здійснили 10 авіакомпаній до 46 країн світу та 40 іноземних компаній до 37 країн. Поступове відкриття нових маршрутів міжнародного значення, вплинуло на діяльності іноземних авіакомпаній на українському ринку, завдяки цьому було розширено співробітництво з такими міжнародними авіакомпаніями як «Laudamotion» з Австралії, «Aigle Azur» з Франції, «Israir Airlines» з Ізраїлю, «Scandinavian Airlines System» з Норвегії. Однак обслуговування комерційних рейсів вітчизняними та іноземними авіакомпаніями здійснювали вже 19 українських аеропортів та аеродромів, в порівнянні з 2018 роком, але тим не менш авіап перевезення пасажирів через аеропорти України зріс на 18,4%, що можна говорити про активну діяльність українських авіакомпаній та зростання країни серед авіап перевізників та пасажирів [1; 12, с. 160-163].

Впродовж 2020 року на авіаційному ринку України прослідковується зниження попиту на авіап перевезення пасажирів та вантажів через пандемічну ситуацію в світі, що відобразилося на завантаженості рейсів, у зв'язку з чим авіакомпаніям довелося зменшити або взагалі відмінити авіаційні сполучення. За поточний рік пасажирські та вантажні авіап перевезення були здійснені 26 вітчизняними компаніями України, однак у зв'язку з впровадженням обмежувальних заходів щодо безпеки польотів, було тимчасово призупинено як міжнародні, так і внутрішні пасажирські авіасполучення. Дані фактори мали негативні наслідки на динаміку пасажирських перевезень, адже послуги вітчизняних авіап перевізників зменшились на 65% порівняно з 2019 роком. Прослідковується скорочення на 82% міжнародних регулярних польотів українськими авіакомпаніями, оскільки за звітний період до 48 країн світу здійснили польотів 8 вітчизняних авіакомпаній та на 64,7% менше польотів іноземними авіакомпаніями. Крім того, комерційні рейси вітчизняних та іноземних компаній обслуговувались 19 українськими аеропортами та аеродромами, при цьому пасажирські перевезення через аеропорти України скоротились на 64,4%, а вантажі на 13,3%.

Таким чином, враховуючи еволюційний характер ситуації, пасажирські перевезення здійснювали 18 українських авіакомпаній, при цьому п'ять найбільших з них: «Міжнародні авіалінії України» (МАУ), «Роза вітрів», «Атласджет України», «Азур Ейр Україна», «Браво», забезпечували перевезення близько 90% загального обсягу авіап перевезень, однак через пандемію у 2020 році з 18 українських авіакомпаній, на ринку пасажирських перевезень залишилось тільки 7 вітчизняних авіакомпаній [10, с. 3-7].

Після суттєвого спаду виробничих показників, поступовим відновленням української авіаційної сфери став 2021 рік. Впродовж звітного року пасажирські та вантажні перевезення здійснили 28 українських авіакомпаній, з них пасажирські перевезення здійснювали чотири провідні авіакомпанії: «Міжнародні авіалінії України» (МАУ), «Роза вітрів», «Атласджет України», «Азур Ейр Україна», що забезпечили близько 93% загального обсягу авіап перевезень.

Міжнародні польоти за поточний рік здійснили 9 вітчизняних авіаперевізників до 42 країн світу, що дало змогу збільшити в порівнянні з 2020 роком процент пасажирського перевезення українськими авіакомпаніями на 6,2%. До аеропортів України були здійснені регулярні польоти від 29 іноземних авіакомпаній з 34 країн світу, а завдяки появі нових маршрутів міжнародного значення, Україна розширила співробітництво з новими авіаперевізниками як: «Cyprus Airways з Республіки Кіпру, перевізник «Flynas» з Королівства Саудівської Аравії, «Eurowings» з ФРН та «Ryanair UK» з Британією. Також, у впродовж року комерційні рейси українських та

іноземних авіаперевізників обслуговувались 19 українськими аеропортами та аеродромами, що підвищило показник пасажиропотоку в аеропортах на 87,2% в порівнянні з 2020 роком. Отож, часткове подолання кризових ситуацій та поступове відновлення авіаційної галузі є обнадійливим сигналом для авіаційного ринку України у 2021 році, але навіть попри масштабну державну підтримку надану авіакомпаніям та аеропортам, відновлення до показників 2019 року на думку Міністерства інфраструктури України має тривати до 2024 року. [2; 5, с. 26-30].

Таблиця 1.

Показники діяльності авіакомпаній України										
Всього	Одиниці виміру	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 січень
Перевезено пасажирів	тис. чол.	6472,2	6304,3	8277,9	10555,6	12529,0	13705,8	4797,5	9348,1	981,5
Перевезено вантажів та пошти	тис. тонн	78,7	70,6	74,3	82,8	99,1	92,6	88,3	81,9	64,1
Виконано комерційних рейсів	тисяч	74,8	66,3	79,5	93,0	100,3	103,3	45,3	74,1	13,1
Міжнародні										
Перевезено пасажирів	тис. чол.	5828,6	5679,6	7475,4	9614,5	11446,1	21994,1	7628,9	14753,8	1102,9
Перевезено вантажів та пошти	тис. тонн	78,2	70,2	74,1	82,6	98,8	92,0	88,0	81,8	64,1
Виконано комерційних рейсів	тисяч	61,3	56,1	67,9	78,1	84,1	86,7	35,3	60,0	11,2

На початку 2022 року на українському авіаційному ринку прослідковувався значний потік пасажирських перевезень, який збільшився на 79,6% порівняно з минулим роком. Впродовж поточного року, а саме січня місяця був зафіксований зріст пасажиропотоку через аеропорти України на 135,3%, а також українськими авіакомпаніями було виконано 4,7 тисяч комерційних рейсів, що на 51,6% більше, ніж за аналогічний період 2021 року. Таким чином, можна було б тільки уявити показники зросту обсягу авіаперевезень в Україні за поточний рік, однак 24 лютого 2022 року став піком загострення російсько-українського конфлікту, що переросло в повномасштабне вторгнення на територію України, в результаті чого довелося українському

авіаційному ринку закрити весь свій повітряний простір, разом з цим припинити будь-які внутрішні та зовнішні авіаперевезення, зупинилася діяльність аеропортів та авіакомпаній, адже в умовах постійного ракетного терору по цивільній інфраструктурі аеропорти не можуть функціонувати у звичайному режимі, тим паче цивільні літаки є вразливими цілями через великі розміри, що робить їх видимими для наявних загроз, оскільки слідує певним передбачуваним маршрутам, крім того повітряні судна можуть стати об'єктами помилкової ідентифікації та потрапити в небезпеку через дії системи протиповітряної оборони, особливо в зонах бойових дій [8, с. 53-56].

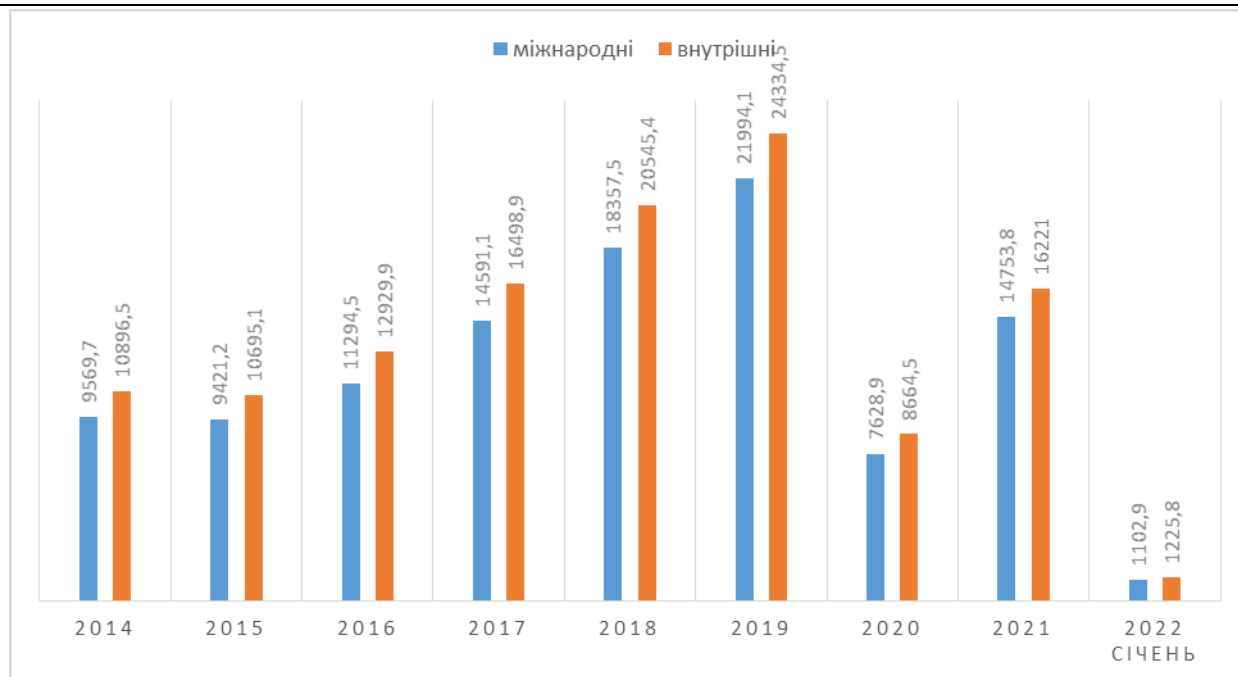


Рис 1. Пасажиропотоки через аеропорти України, тис осіб

В результаті завданих ракетних ударів по ключових аеродромах, авіаційна інфраструктура України зазнала величезних збитків. За даних KSE на теперішній час відомо про 19 пошкоджених об'єктів цивільного значення. Від ударів російських ракет були пошкоджені аеропорти міжнародного та вітчизняного значення, наприклад міжнародний аеропорт у Дніпрі, який був одним із найбільших у нашій країні був серйозно пошкоджений в результаті чого є непридатний для використання та не підлягає відновленню. У зв'язку із веденням воєнного стану на території України та закриттям повітряного простору, вітчизняні авіакомпанії за підсумками 2022 року здійснили пасажирські перевезення на 89,5% менше, в порівнянні із 2021 роком, в результаті чого загальний потік через аеропорти України скоротився на 87,7%, а обсяги вантажних перевезень авіакомпаніями зменшився на 21,7% [3; 6, с. 21-23].

**Висновки.** Підсумовуючи вище зазначене, можемо сказати, що проведений аналіз правового регулювання міжнародних перевезень пасажирів та їх багажу дає нам змогу констатувати, що такі перевезення здійснюються відповідно до положень міжнародно-правових актів і наці-

онального законодавства, що регулюють авіаперевезення.

Авіаційна галузь є сегментом транспортної інфраструктури та надає значущу роль у розвитку туризму, підтримці бізнесу та у забезпеченні зв'язку з іншими країнами для сприяння міжнародного співробітництва. Україна займає важливе місце у світовій авіаційній сфері, через своє географічне положення, знаходячись на перехресті важливих міжнародних повітряних маршрутів, маючи розвинену авіаційну інфраструктуру, яка налічує широку мережу авіаційних аеропортів та аеродромів, що обслуговують як внутрішні, так і міжнародні авіарейси та забезпечує зв'язок між бізнес-локаціями в Україні та іншими країнами, сприяючи розвитку міжнародних бізнес-відносини.

Впродовж 10 років цивільна авіація України розвивалася досить продуктивно, відповідно чого мала середньорічний приріст обсягів пасажирських перевезень більше 10%, що дало змогу розвивати авіаційну інфраструктуру, в тому числі економічні та фінансові показники діяльності компаній, наприклад, за показниками міжнародний аеропорт «Бориспіль», зберігав третє місце в рейтингу «Найкращі аеропорти у Східній Європі 2019», що впливає на оновлення парків літаків, покращувати напрямки в авіапе-

ревезенні та діяльність усіх секторів обслуговування пасажирів.

Однак, на сьогодні Україна в умовах війни входить до однієї групи країн що мають найвищий ризик безпеки польотів. У цих умовах Авіаційною службою України розробляються та впроваджуються заходи для забезпечення безпеки польотів та захисту цивільних літаків від можливих ракетних загроз, а саме: здійснюється регулярна оцінка ситуації в повітряному просторі, встановлюються необхідні системи захисту, співпраця з міжнародними авіаційними організаціями та іншими країнами для обміну інформацією та координації дій у разі потенційних загроз.

Отож, говорити про відкриття повітряного простору при даних умовах ще зарано, адже ризики пасажирських перевезень високі, тому у таких умовах неможливо гарантувати безпеку пасажирів та літаків під час рейсів, оскільки існує загроза ракетних атак. Тому, для відновлення авіаційних перевезень в Україні можна розглянути деякі приклади інших країн та регіонів, які пережили конфлікти, кризові явища або навіть перебуваючи, у групі найвищого ризику, але можуть виконуватися авіаперевезення. Наприклад, Ізраїль, що часто опиняється в ситуаціях загрози з боку ракетних атак, має розвинену систему захисту від ракет для цивільної авіації. Їхні літаки обладнані системами, які дозволяють захищати їх від ракетних загроз. Такі заходи можуть бути важливими для забезпечення безпеки пасажирів. Іншим варіантом можна взяти приклад Молдови, яка періодично зазнає загроз для своєї цивільної авіації через конфлікти в регіоні, зокрема у зоні конфлікту на півдні країни, тому завдяки підтримці міжнародних партнерів та організацій у сфері авіації, було визначено перелік безпечних аеропортів і виділених повітряних трас, які дозволяють за короткий час покинути повітряний простір. Тому даний підхід, на мою думку, є розумним, адже він мінімізує ризики для пасажирів та авіаційних перевізників, забезпечуючи можливість швидкого покидання повітряного транспорту в разі загрози.

Таким чином, Україна може взяти на увагу досвід інших країн, але має ретельно розглянути

свою унікальну ситуацію і робити рішення щодо відновлення авіаційних перевезень на основі конкретних умов і загроз, адже головним пріоритетом є безпека пасажирів і запобігання можливим ризикам. Тому альтернативним варіантом для відновлення авіаційного ринку України, на мою думку, може бути дезагрегація окремих зон повітряного простору, що дозволить урахувати рівень ризику та визначити для кожної зони вимог безпеки польотів та спеціальних заходів для їх підтримки.

### *Література*

1. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL: <https://avia.gov.ua> (дата звернення: 09.11.2023).
2. Офіційний сайт Державного комітету статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>. (дата звернення: 09.11.2023).
3. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua> (дата звернення: 09.11.2023).
4. Банчук-Петросова О. Проблеми регулювання міжнародних авіаційних перевезень пасажирів та шляхи удосконалення законодавства. *Entrepreneurship, Economy and Law*. 2020. № 2. С. 351–355. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/2/60.pdf> (дата звернення: 09.12.2023). DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.2.59>
5. Барвінок Н.В., Барвінок М.В. Вплив російсько-української війни на туризм в Україні та перспективи його розвитку в майбутньому. *Науковий вісник УДПУ*. 2021. С. 24–32. URL: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-223-4> (дата звернення: 09.12.2023).
6. Барвінок Н.В. Перспективи розвитку туристичної сфери України після війни. Наука. Освіта. Молодь: матеріали XV Всеукр. наук. конф. студентів та молодих науковців, 25 трав. 2022 р. Умань: УДПУ, 2022. С. 21–24. URL: <https://dspace.udpu.edu.ua/bitstream/123456789/15154/1/7.1.pdf> (дата звернення: 09.12.2023).
7. Барвінок Н.В. Вплив війни на розвиток міжнародного туризму в Україні. Проблеми раціонального використання соціально-економічного, еколого-енергетичного, нормативно-правового потенціалу України та її



регіонів: матеріали I Міжнародної науково-практичної конференції ГО «ІЕЕЕД», 01 трав. 2022 року, Луцьк: ІЕЕЕД, 2022. С. 7-9. URL: [https://doi.org/10.52058/2695-1592-2022-9\(16\)-50-59](https://doi.org/10.52058/2695-1592-2022-9(16)-50-59) (дата звернення: 09.12.2023).

8. Бригілевич Г., Мальська М. Вплив міжнародного туризму на соціально-економічний розвиток України в умовах війни. *Věda a perspektivy*. 2022. № 9 (16). с. 50–59. URL: <https://www.researchgate.net/profile/Galina-Brigilevic/publication/363934351> (дата звернення: 09.12.2023).

9. Горбаченко А.А. Вплив українсько-російської війни на міжнародний ринок авіаційних перевезень. Розвиток економіки України в нових реаліях міжнародних відносин: зб. матеріалів студентської наук.-практ. Інтернет-конф., 7 груд. 2022 р., Київ: КНЕУ, 2022. С. 218-221. URL: [https://kneu.edu.ua/userfiles/Zbirnik\\_Conference\\_07.12.2022.pdf](https://kneu.edu.ua/userfiles/Zbirnik_Conference_07.12.2022.pdf) (дата звернення: 09.12.2023).

10. Коба В.Г., Пилипенко О.П. Вплив пандемії на господарську-економічну діяльність цивільної авіації України. *Збірник наукових праць ДУИТ*. 2021. № 49. С. 1-9. URL: <https://em.duit.in.ua/index.php/home/article/view/2/2> (дата звернення: 09.12.2023).

11. Олешко Т.І., Янківський М.Р. Сучасний стан пасажирських авіаційних перевезень в Україні. *Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2018. Вип. 19. Ч. 3. С. 154-157. URL: [http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/19\\_3\\_2018ua/35.pdf](http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/19_3_2018ua/35.pdf) (дата звернення: 09.12.2023).

12. Солідор Н.А. Сучасний стан, проблеми та перспективи інноваційного розвитку авіаційної галузі України. *Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2020. Вип. 30. С. 160-165. URL: [http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/30\\_2020ua/33.pdf](http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/30_2020ua/33.pdf) (дата звернення: 09.12.2023).

13. Жмур Н.В., Поліщук І.В. Лібералізація безпеки цивільної авіації: проблеми узгодження національних і загальноєвропейських стандартів. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*: зб. наук. пр. Київ:

НАУ, 2020. № 3 (56). С. 16-23. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.56.14886>

### References

1. Ofitsiyni sait Derzhavnoi aviatsiinoi sluzhby Ukrainy. URL: <https://avia.gov.ua> (data zvernennia: 09.11.2023).

2. Ofitsiyni sait Derzhavnoho komitetu statystyky Ukrainy. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>. (data zvernennia: 09.11.2023).

3. Ofitsiyni sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy. URL: <http://mtu.gov.ua> (data zvernennia: 09.11.2023).

4. Banchuk-Petrosova O. Problemy rehulivannia mizhnarodnykh aviatsiinykh perevezen pasazhyriv ta shliakhy udoskonalennia zakonodavstva. *Entrepreneurship, Economy and Law*. 2020. № 2. s. 351–355. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/2/60.pdf> (data zvernennia: 09.12.2023).

5. Barvinok N.V., Barvinok M.V. Vplyv rosiisko-ukrainskoi viiny na turyzm v Ukraini ta perspektyvy yoho rozvytku v maibutnomu. *Naukovyi visnyk UDPU*. 2021. S. 24-32. URL: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-223-4> (data zvernennia: 09.12.2023).

6. Barvinok N.V. Perspektyvy rozvytku turystychnoi sfery Ukrainy pislia viiny. *Nauka. Osvita. Molod: materialy XV Vseukr. nauk. konf. studentiv ta molodykh naukovtsiv*, 25 trav. 2022 r. Uman: UDPU. 2022. S. 21-24. URL: <https://dspace.udpu.edu.ua/bitstream/123456789/15154/1/7.1.pdf> (data zvernennia: 09.12.2023).

7. Barvinok N.V. Vplyv viiny na rozvytok mizhnarodnoho turyzmu v Ukraini. *Problemy ratsionalnoho vykorystannia sotsialno-ekonomichnoho, ekoloho-enerhetychnoho, normatyvno-pravovoho potentsialu Ukrainy ta yii rehioniv: materialy I Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii HO «ІЕЕЕД», 01 trav. 2022 roku, Lutsk: ІЕЕЕД, 2022. S. 7-9. URL: https://www.researchgate.net/62864496cd5c1b0b34e58d84/Problemi-.pdf* (data zvernennia: 09.12.2023).

8. Bryhilevych H., Malska M. Vplyv mizhnarodnoho turyzmu na sotsialno-ekonomichnyi rozvytok Ukrainy v umovakh viiny. *Věda a perspektivy*. 2022. № 9 (16). S. 50–59. URL:

<https://www.researchgate.net/profile/Galina-Brigilevic/publication/363934351> (data zvernennia: 09.12.2023).

9. Horbachenko A.A. Vplyv ukrainsko-rosiiskoi viiny na mizhnarodnyi rynek aviatsiinykh perevezen. Rozvytok ekonomiky Ukrainy v novykh realiiakh mizhnarodnykh vidnosyn: zb. materialiv studentskoi nauk.-prakt. Internet-konf., 7 hrud. 2022 r., Kyiv: KNEU, 2022. S. 218-221. URL: [https://kneu.edu.ua/userfiles/Zbirnik\\_Conference\\_07.12.2022.pdf](https://kneu.edu.ua/userfiles/Zbirnik_Conference_07.12.2022.pdf) (data zvernennia: 09.12.2023).

10. Koba V.H., Pylypenko O.P. Vplyv pandemii na hospodarsku-ekonomichnu diialnist tsyvilnoi aviatsii Ukrainy. *Zbirnyk naukovykh prats DUIT*. 2021. № 49. S. 1-9 URL: <https://em.duit.in.ua/index.php/home/article/view/2/2> (data zvernennia: 09.12.2023).

11. Oleshko T.I., Yankivskiy M.R. Suchasnyi stan pasazhyrskykh aviatsiinykh perevezen v Ukraini. *Seriia: Mizhnarodni ekonomichni*

*vidnosyny ta svitove hospodarstvo*. 2018. Vyp. 19. Ch. 3. S. 154-157. URL: [http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/19\\_3\\_2018ua/35.pdf](http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/19_3_2018ua/35.pdf) (data zvernennia: 09.12.2023).

12. Solidor N.A. Suchasnyi stan, problemy ta perspektyvy innovatsiinoho rozvytku aviatsiinoi haluzi Ukrainy. *Seriia: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo*. 2020. Vyp. 30. S. 160-165. URL: [http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/30\\_2020ua/33.pdf](http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/30_2020ua/33.pdf) (data zvernennia: 09.12.2023).

13. Zhmur N.V., Polishchuk I.V. Liberalizatsiia bezpeky tsyvilnoi aviatsii: problemy uzgodzhennia natsionalnykh i zahalnoievropeiskykh standartiv. *Naukovi pratsi Natsionalnoho aviatsiinoho universytetu. Seriia: Yurydychnyi visnyk «Povitriane i kosmichne pravo»*: zb. nauk. pr. Kyiv: NAU, 2020. № 3 (56). S. 16-23. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.56.14886>

## PROBLEM ASPECTS OF LEGAL REGULATION AIR TRANSPORTATION IN UKRAINE

National Aviation University  
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03058, Kyiv, Ukraine  
E-mails: nataliia.zhmur@npp.nau.edu.ua, vladosemec@gmail.com

*The purpose of the article is to research and analyze the current legislation on the regulation of air transportation and how the military conflict affected the indicators of air transportation in Ukraine. **Research methods:** in order to achieve the defined goal and set tasks, empirical research methods were used, such as a comparison of the dynamics of air transport and the aviation sector in Ukraine during the conflict period, measuring the number of passengers using air transport services in Ukraine. and observation of changes in the volume of passenger and cargo air transportation in Ukraine at various stages of the conflict, as well as theoretical research methods, such as the analysis of statistical data on the volume of passenger and cargo transportation, the activities of airlines and airports in Ukraine during the Russian-Ukrainian conflict. Also, the multifacetedness of the research subject is due to the use of both general scientific and private scientific methods. **Results:** both national and international legislation on air transportation has been analyzed and researched, and allows us to state that such transportation is carried out in accordance with the provisions of international legal acts and national legislation regulating air transportation; the current state and development trends of the aviation industry of Ukraine in the period from 2014 to 2022 were analyzed; an assessment of changes in the volume of cargo transportation by air transport and passenger air transportation through airports was made, the consequences of the impact of the war on air transportation in Ukraine were summarized; a comparative analysis of air transport in Ukraine with other countries was carried out; an analysis of the measures adopted to ensure the safety of air transport in the conditions of the Russian-Ukrainian conflict was carried out; the main risk factors that can affect the safety of air flights in the conditions of armed aggression were identified, and proposals for possible measures to restore the aviation sector were also analyzed. **Discussion:** an analysis of regulatory legal acts regulating air transportation was carried out, and it was found that the regulatory framework meets the requirements of proper and safe transportation; an analysis of losses suffered by airlines, airports and aviation infrastructure as a result of the war was carried out.*

***Key words:** air carrier; cargo and passenger transportation; military conflict; aviation market; passenger flows; airports; commercial flights; national legislation; international legislation.*

*Стаття надійшла до редакції 19.12.2023*