УДК 341.824:338.47(043.2)

Базь А. В.**,** студентка,

Навчально-науковий Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

### ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЇЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ КИТАЮ

Китайська Народна Республіка має особливий науковий інтерес у формуванні національної концепції повітряного права. За останні роки у Китаї активними темпами почала розвиватися авіація. Проте встановлення міжнародних повітряних сполучень за допомогою цивільної авіації стало порівняно недавно. До авіації загального призначення у цій державі відносяться всі складові цивільної авіації, які не мають відношення до регулярних комерційних польотів. На даний час китайські авіабудівники активно працюють над тематикою легкомоторної авіації. Річ у тім, що найближчим часом в Китаї повинні змінитися правила польотів для малої авіації, і це повинно привести до значного зростання відповідного цього сектору ринку. У законодавстві Китаю заплановані чималі зміни, але мала авіація вже привернула багато міжнародних інвесторів та може займати провідне місце в світовому ринку.

Відносно визначення поняття «авіація загального призначення» (АЗП) в законодавстві Китаю слід зазначити, що це визначення на відміну від країн СНД, ближче до американського трактування. Саме тому, за аналогією з FAR 91, в парк повітряних судів АЗП в Китаї включають літаки і вертольоти, що виконують різні авіаційні роботи, а також нерегулярні перевезення (аналогія з FAR 135) [1]. Ділову авіацію також відносять до АЗП, а сумарний річний наліт оцінюється за результатами діяльності всіх перерахованих повітряних суден. Тобто, в Китаї до авіації загального призначення відносяться всі складові цивільної авіації, які не мають відношення до регулярних комерційних польотів. С. Арсланов вважає, що АЗП зародилася в Китаї ще в 1951 році, коли СААС (Державна адміністрація цивільної авіації Китаю) почала використовувати літаки Curtiss-Wright C-46 для боротьби з шкідниками в Гуанчжоу [2, с. 37]. Поворотним пунктом для розвитку АЗП в Китаї вважають 1996 р., коли СААС оприлюднила «Рішення з питань, що стосуються розвитку авіації загального призначення». У цьому документі була визнана важливість АЗП як складової цивільної авіації та намічені деякі заходи щодо сприяння її розвитку. Дослідження, що проведені компанії Booz & Company Inc. [3, р. 12] відносно стану авіації в Китаї виділяють такі фактори, що гальмують розвиток АЗП Китаю:

— відсутність узгоджених правил і політики всіх зацікавлених сторін робить суб’єктів регулювання надмірно обережними;

— відсутність ефективної нормативної бази, яка стимулює розвиток АЗП при забезпеченні необхідної безпеки;

— процес легалізації діяльності в області АЗП тривалий, трудомісткий і дорогий.

Не менш важливою є розуміння специфіки Китаю. Поєднання однопартійного керівництва з розвитком ринкових методів регулювання дає незвичайні результати. Очевидно, що «надмірна обережність суб’єктів регулювання» в Китаї буде значно ослаблена, оскільки АЗП включена в якості одного з ключових напрямків розвитку в п’ятирічний план Китаю [4, с. 12]. Тепер сприяння розвитку АЗП - обов’язок членів партії, які складають більшість працівників державних установ. Цей обов’язок поширюється і на самі установи, тому сьогодні СААС, спираючись на досвід країн з розвиненою авіацією загального призначення, використовує політичні важелі для управління новою хвилею зростання АЗП в Китаї.

У рамках програми розвитку АЗП удосконалюється в Китаї і нормативна база, зокрема, опубліковані авіаційні правила СААС-91 та СА-АС-135 (аналоги FAR 91 та FAR 135), які полегшують організацію польотів і сертифікацію комерційних експлуатантів АЗП.

Безліч установ та організацій регулярно проводять форуми [5], конференції, виставки, присвячені розвитку АЗП [6], в яких беруть участь закордонні експерти і компанії-виробники. Таким чином, в Китаї створюються умови для вдосконалення нормативно-правової бази, розвитку та популяризації АЗП.

Для того щоб створити більш сприятливі умови для роботи операторів і приватних власників НД АЗП, СААС сприяє зниженню експлуатаційних витрат (сюди входить зменшення плати за зліт, посадку та інших зборів). Також планується скорочення імпортних мит і податку на додану вартість для літаків і комплектуючих АЗП [1]. Донедавна великі ввізні мита на літаки АВН (23 %) разом з високим ПДВ (17 %) були серйозним бар’єром для імпорту закордонної техніки. У 2010 р. мита в Китаї зменшили з 23 % до 5 %, але ПДВ поки залишився рівним 17 %. З 2001 р. Китай є членом Всесвітньої Торгової Організації, статут якої вимагає надання однакових умов для торгівлі авіаційною технікою, залишаючи, однак, можливість зберігати певний час митні бар’єри. У Китаї існує як власне виробництво, так і спільний із зарубіжними компаніями випуск літаків і вертольотів, які можна експлуатувати в АЗП. Тому вперспективі можна очікувати, що митні та податкові бар’єри будуть встановлені на основі компромісу між прагненням стимулювати власне виробництво і потребою в збільшенні парку НД АЗП.

Література

1. Назарова А. Крылья красного дракона. Бизнес-авиация Китая пытается встать на крыло / А. Назарова // J et. – М.: 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.aviaport.ru/digest/ 2010/07/28/ 199655.html

2. Арасланов С. А. Азия на взлете / С. А. Арасланов // Авиация общего назначения. – 2002. – № 11. – С. 37-44.

3. Timothy Wong, Guang Yang, Edward Tse. General Aviation in China. Seizing Growth Opportunities // Booz & Company Inc. - Beijing: Printed in Greater China, 2009. – Presentation. – 12 p.

4. Зуєва В. О. Зарубіжний досвід правового регулювання авіації загального призначення / В. О. Зуєва, В. Б. Череватюк // Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». – 2013. – № 2. – С. 10-14.

5. China General Aviation Forum 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.chinacivilaviation.com/Article.asp?ID=1139>.

6. Shanghai International Business Aviation Show (SIBAS) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.shanghaiairshow.com/ SIBAS/ index.php](http://www.shanghaiairshow.com/SIBAS/index.php).