

2. Повітряне право України: навчальний посібник / За заг. ред. В. В. Костицького. – Дрогобич: Коло, 2011. – 552 с.

3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

УДК 347.82(510)(043.2)

Манукян А. Ж., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н, доцент

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ В КИТАЇ

У Китаї активними темпами почала розвиватися авіація. 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. Незважаючи на заплановані зміни у законодавстві, мала авіація вже привернула увагу внутрішніх інвесторів і може займати особливе місце в світовому ринку.

Можна виділити чотири групи факторів, що гальмують розвиток АЗП Китаю [1].

1. Нормативні обмеження. Саме ця група факторів типова для початкової стадії розвитку АЗП в країні, що переходить від тотального регулювання з боку держави до вільного розвитку. Саме ці чинники довгий час гальмували і ще гальмують розвиток АЗП в країнах колишнього СРСР. У цій групі дослідники компанії Booz & Company Inc. виділяють наступні стримуючі фактори: відсутність узгоджених правил і політики всіх зацікавлених сторін робить регуляторів надмірно обережними; відсутність ефективної нормативної бази, яка стимулює розвиток АЗП при забезпеченні необхідної безпеки; процес легалізації діяльності в області АЗП тривалий, трудомісткий і дорогий.

Слід зазначити, що розуміння причин, що стримують розвиток – половина успіху в боротьбі з ними. Не менш важлива і специфіка Китаю. Поєднання однопартійного керівництва з розвитком ринкових методів регулювання дає незвичайні результати. Очевидно, що «надмірна обережність регуляторів» в Китаї буде значно ослаблена, оскільки АОН включена в якості однієї з ключових областей розвитку в п'ятирічний план

Китаю. 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 розвинутою АЗП, використовує політичні важелі для управління новою хвилею зростання авіації загального призначення в Китаї. Треба окремо зауважити, що стихійні лиха, які в минулі роки обрушилися на деякі райони Китаю, створюють додаткові стимули для сприяння розвитку АЗП, оскільки в подібних ситуаціях її повітряні судна, пілоти та інфраструктури є резервом для подолання наслідків землетрусів, повеней, пожеж.

2. Важкодоступний повітряний простір. Ця група обмежувачів розвитку АЗП Китаю об'єднує три підгрупи [1]: не в повній мірі використовується потенціал ресурсів повітряного простору; повітряний простір ділиться на класи А, В, С і D, які жорстко контролюються і обмежуються використанням ПП в інтересах АЗП; обмежений доступ в повітряний простір і недостатня організація повітряного руху згорнули зростання АЗП.

Слід визнати, що дійсно, повітряний простір Китаю все ще залишається під жорстким контролем військових. Крім того, обмежений і доступ НД АЗП в багато аеропорти Китаю. Однак ці фактори поступово відійдуть у минуле [2]. У листопаді 2010 р Держрада і Центральна військова рада КНР опублікували «Міркування про поглиблення реформи в режимі управління повітряним простором на малих висотах» [4]. Таким чином, офіційно заявлено про те, що Китай планує відкрити свій повітряний простір нижче 4000 м для НД АЗП. На малих висотах повітряний простір буде розділене на три простори: - Контрольоване; - Зони, що знаходяться під наглядом; - Зони, де повітряні судна можуть вільно літати після попередньої заявки флайт-планів [2]. Треба зауважити, що лібералізація повітряного простору буде проходити в два етапи. На першому, в 2011, буде реалізована пілотна програма на північному сході Китаю (Пекін, Ланьчжоу і ще три зони), за результатами якої досвід польотів у неконтрольованому просторі буде поширений на всю територію. Ймовірно, відбудеться це не раніше 2012 р А поки в Китаї скорочено час отримання дозволу на політ. Природно, для реалізації планів лібералізації повітряного простору повинна бути проведена велика робота, пов'язана з класифікацією повітряного простору, випуском навігаційних карт і NOTAM. Але сумнівів у тому, що вона буде виконана найближчим часом, немає.

3. Нерозвинена інфраструктура. Ця група чинників, стримуючих розвиток АЗП Китаю, розділяється на дві підгрупи: для НД АЗП в Китаї доступні поки лише кілька аеропортів і рівень використання їх дуже низький; недоліки пілотів і відсутність ефективної системи їх підготовки.

Вважається, що в цивільному секторі функціонує від 150 до 192 аеродромів (в 1996 р.) зі штучним покриттям, в той час як у військовому секторі налічується близько 400 аеродромів [5]. Всі цивільні аеродроми, за винятком Пекіна і двох аеродромів в Тибеті, передані місцевому самоврядуванню, багато з них нерентабельні, неавіаційні доходи аеропортів мінімальні [5].

Крім того, вже спостерігається тенденція з боку приватних компаній до будівництва ґрунтових майданчиків, які вимагають менших капіталовкладень і можуть значно розширити аеродромну мережу АЗП.

4. Слаборозвинена підтримка і недостатні поставки техніки. Слаборозвинена підтримка і недостатні поставки техніки, це група факторів, що стримують розвиток АЗП в Китаї, підрозділяється на три підгрупи [1]:

➤ більшість операторів АЗП відчуває труднощі в досягненні рентабельності;

➤ слаборозвинене післяпродажне обслуговування, що спирається, в основному, на зарубіжний капітальний ремонт і підтримку; управління, технології та техніка обмежують прогрес в області виробництва техніки для 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 [4]. 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 в перспективі 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. 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.

2. Китай движется по пути либерализации воздушного пространства [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aviaport.ru/digest/2010/10/20/204317.html>

3. Chinese airspace move excites producers / Financial Times: 17th November 2010.

4. Крылья красного дракона. Бизнес-авиация Китая пытается встать на крыло / А. Назарова / Jet – М., 2013 [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aviaport.ru/digest/2010/07/28/199655.html>

5. China's aviation sector – overview, current trends&opportunities for US Suppliers/Francis Chao//China Civil Aviation Report. – Beijing: 2008. 36 p.

УДК 35.073.537:656.7.08 (043.2)

Недогибченко Н. І., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Пильгун Н. В., к.ю.н., доцент

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Актуальність даного дослідження полягає в тому, що авіаційний транспорт є одним із найбільш уразливих об'єктів і може становити значну загрозу для населення; його експлуатація становить джерело підвищеної небезпеки. Тому безпека цивільної авіації має особливо важливе значення, так як порушення правил безпеки в цій сфері здатні призвести до великих людських жертв, руйнувань, екологічної катастрофи, завдати шкоди життєво важливим, стратегічним або особливо небезпечним об'єктам, дезорганізувати їх роботу, викликати паніку серед населення, завдати значних матеріальних збитків як державі, так і особі особисто.

Окремі аспекти питання адміністративно-правового забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні висвітлювалися у вітчизняній науковій літературі в працях С. Т. Гончарука, Н. В. Дараганової, Г. Г. Забарного, А. В. Мілашевича, Р. О. Герасимова, В. К. Гіжевського, В. І. Рижого, В. Г. Старкова та ін., що досліджували проблеми адміністративної відповідальності в галузі повітряного транспорту, адміністративно-правового статусу екіпажу повітряного судна, боротьби з актами незаконного втручання у діяльність авіації.

Метою даної статті є розгляд нормативно-правових актів міжнародного та національного значення, які направлені на забезпечення безпеки польотів цивільної авіації в системі національної безпеки України.

Нормативно-правове закріплення поняття «безпека» подано в Конвенції про Міжнародну цивільну авіацію, прийняту в Чикаго у 1944 році. Проблему гарантування безпеки цивільної авіації поділяють на два напрями: перший – це вживання відповідних заходів і встановлення правил щодо забезпечення технічно-надійної експлуатації авіаційної техніки,