

Виходячи з вищевикладеного, потрібно зазначити, що правове регулювання випадків втрати авіакомпаніями багажу потребує детальнішого вивчення практики з метою вдосконалення чинного законодавства, а також необхідним є вивчення міжнародного досвіду правового регулювання у даній сфері.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/page>.
2. Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу Приватного акціонерного товариства «Авіакомпанія Міжнародні Авіалінії України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.flyuia.com/ua/information-and-services/1464.html>.
3. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
4. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12/page>.
5. Гваделлахарська конвенція 1961 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://law.biz.ua/books/0026/0128.htm>.
6. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_594.

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 АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО 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 компанією 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 розвинутою 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 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. 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>.

УДК 347.822.4(043.2)

Бернацька В. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

МЕХАНІЗМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ В США

Авіація загального призначення (далі - АЗП) являє собою перспективний сектор авіації та привабливу сферу економічної діяльності. Підтвердженням зазначеного є бурхливий розвиток АЗП у США, Європі та деяких країнах колишнього СРСР.

Повітряний кодекс США постійно змінюється та уточнюється, а його застосовність забезпечуються шляхом детального роз'яснення термінів, в тому числі й тих, що стосуються АЗП [1]. Підтвердженням цього є наявність, наприклад, детальної градації пілотів. Американський законодавець розрізняє пілотів та по-різному визначає їхній статус. «Пілот-курсант», «пілот-любитель», «пілот-володілець приватного літака», «пілот, що має право здійснювати комерційні повітряні перевезення», «пілот, що має посвідчення льотчика-інструктора або інструктора з техніки пілотування» - як видно, цей перелік пілотів надає повне уявлення про рівень їхньої кваліфікації і кожен з них має відповідне посвідчення своєї кваліфікації [2, с. 11].

Згідно з класифікацією, що прийнято в США, АЗП включає в себе всю авіаційну техніку, що не використовується в комерційній авіації та в структурах міністерства оборони (під виразом «комерційна авіація» в США розуміється тільки рейсова авіація, а не тільки та, що дозволяє заробляти гроші). Також особливістю правового регулювання АЗП в США є ділова авіація. Ділові літаки - це такі літаки, які використовуються компаніями або приватними особами для потреб власного підприємства. Управляє і контролює діяльність ділової авіації один єдиний орган - Федеральне управління цивільною авіацією США [1]. У його компетенцію входить