

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

державне управління діловою авіацією і видання правових актів, що стосуються регулювання підготовки для неї пілотів, технічного персоналу, їх кваліфікації та сертифікації. Федеральне управління цивільної авіації США також розробляє і здійснює державну політику в галузі ділової авіації. У його рамках існує Національний комітет по безпеці США, який відстежує і контролює всю ситуацію з безпекою перевезень, здійснюваних комерційними та іншими перевізниками. Ділові перевезення розділяють на дві основні категорії:

— бізнес-перевезення - використання літаків для польотів, пов'язаних з бізнесом, у який залучені підприємці-власники літаків (найчастіше для таких перевезень використовують одномоторні поршневі літаки, в якості пілота може виступати сам власник літака, прикладом бізнесперевезень може служити використання літаків АЗП торговими агентами і лікарями);

— корпоративні перевезення - використання літаків корпораціями (компаніями) для перевезень співробітників і майна компаній (в якості корпоративних, в основному, використовуються реактивні або турбогвинтові літаки, пілотують їх, як правило, професійні пілоти, є співробітниками компанії, технічний персонал також, найчастіше, складається в штаті компанії) [2, с. 12].

В США до виконання польотів допускають Повітряні судна (далі – ПС), що мають стандартний або спеціальний сертифікат льотної придатності. Стандартний сертифікат видається тільки на підставі сертифіката, а спеціальний може бути виданий за результатами індивідуальної оцінки ПС. Такі літаки не допускаються до комерційного перевезення пасажирів. Спеціальний сертифікат льотної придатності дає право на експлуатацію на території США ПС, що мають або не мають сертифікат типу (Type certificate) для цілого ряду категорій: Primary, Restricted, Multiple, Provisional, Special Flight Permit, Limited [3]. Умови отримання спеціального сертифікату льотної придатності є різними і залежать від категорії повітряного судна.

В США вся інформація, що стосується правового регулювання авіаційної діяльності розміщується на сайті Федеральної авіаційної адміністрації (FAA) [2]. Зазначена інституція надає виключну інформацію щодо всіх видів діяльності, які стосуються цивільної авіації: сертифікація, безпека літаків, відповідність аеропортів, їхня безпека, екологія та програми їх покращення, авіаційна статистика та прогнози, консультації, поради, навчання та тестування та багато іншого. Процедура отримання відповідних документів на ПС АЗП включає: реєстрацію повітряного судна та сертифікацію, процедури

відокремлені одна від одної. Щодо реєстрації слід зазначити, що повітряне судно може бути зареєстроване лише на ім'я власника. Для отримання реєстрації у США, як і в Україні потрібно подати заявку про реєстрацію за відповідною формою, а також свідоцтво про право власності. Зазвичай також сплачується реєстраційний внесок.

Як висновок, вивчення нормативних основ правового регулювання в країнах Європи та США дає підстави зазначити, що практично всі авіаційні правила, які діють в різних державах ґрунтуються на відповідних авіаційних правилах США FAR (Federal Aviation Regular - Федеральні Авіаційні правила), або об'єднаної Європи JAR (Joint Aviation Requirements - єдині авіаційні вимоги). Вимоги FAR і JAR значною мірою гармонізовані між собою, тому що авіаційні адміністрації США і об'єднаної Європи проводили і продовжують вести цілеспрямовані роботи з мінімізації відмінностей у своїх авіаційних правилах [2].

#### *Література*

1. Офіційний сайт Міністерства транспорту США / Federal Aviation Administration [Online]. Available: <https://www.faa.gov/>.
2. Зарубіжний досвід правового регулювання авіації загального призначення / В. О. Зуєва, В. Б. Череватюк // Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». – 2013. – № 2. – С. 10-14.
3. General Aviation Scientific & Technical Center Ltd. Ph. D. Sergey Araslanov «Prospects of general aviation fleet's market in Russia and Ukraine» Kharkiv, 2010. – Р. 8. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aviajournal.com/lib/GA.pdf/>.

УДК 342.41(043.2)

**Блащук О. О.**, студент,  
Навчально-науковий інститут права ім. І. Малиновського,  
Національний університет «Острозька академія», м. Острог  
Науковий керівник: Іщук С. І., к.ю.н., доцент

### **ЗВОРОТНЯ ДІЯ ЗАКОНУ В ПРАКТИЦІ КОНСТИТУЦІЙНОГО СУДУ УКРАЇНИ**

В останні роки в нашій державі відбуваються великі політичні, соціальні, правові та інші зміни. Ми є свідками розбудови України як незалежної демократичної, правової, соціальної держави, її інтеграції в світове співтовариство, розвитку громадянського суспільства, формування в країні ринкової економіки, проголошення