

консультант» / Стрекозов В. Г., Кудашкин А. В. та ін. – М.: «За права військовослужбовців». – Вип. 45. – 640 с.

2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/page4>

УДК 341.824:338.47(043.2)

Лазоренко Я. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

РОЗВИТОК АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ В США

Авіація загального призначення – авіація, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт [1]. За останні роки зростає кількість подій з людським жертвами, що мають місце при експлуатації повітряних суден, не внесених до Державного реєстру цивільних повітряних сил України. Переважно основним фактором, що призводив до виникнення авіаційних подій та інцидентів, став людський фактор. Достатньо також випадків, коли головною або супутньою причиною виникнення авіаційних подій та інцидентів став технічний фактор (разом з виробничо-конструктивним недоліком). Тому важливо впроваджувати заходи, які, як мінімум, забезпечують: виявлення загроз безпеки польотів та здійснювати безперервний моніторинг та оцінку показників безпеки польотів.

Не зайвим буде також звернутися до досвіду великих країн-лідерів, від яких безпосередньо залежить світова економіка.

Правильним буде розпочати огляд даної теми зі США, оскільки в сучасному світі авіаційне законодавство саме цієї країни вважається найбільш розвиненим в секторі авіації загального призначення (АЗП). Згідно класифікації, прийнятій 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 [1].

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. 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 бізнес-перевезень 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]. Останні роки були відмічені зростанням популярності бізнес-авіації, а також авіації загального призначення (АЗП), що призвело до її великого поширення у світі. Сьогодні це необхідність для багатьох бізнесменів і політичних діячів. Ділова авіація має велике значення в економіці багатьох країн. Фінансовий оборот американської бізнес-авіації становить 60 млрд. доларів США в рік, що з урахуванням комерційної складової *general aviation* відповідає 1 % ВВП США. У США курсує близько 19 тис. ділових літаків.

Ще один фактор розвитку ділової авіації – поява компаній і програм пайової участі, помітна частка адміністративних літаків експлуатується на правах пайової участі, що призвело до значного зростання сектора повітряного транспорту за останні кілька років і продовжує сприяти його швидкому розвитку. Програми пайової участі ускладнили життя виробникам авіатехніки, але зате дали можливість компаніям, які раніше й не думали про польоти на літаках адміністративного призначення, скористатися усіма перевагами цього виду авіатранспорту [3].

Головна перевага бізнес-авіації перед рейсовим полягає в тому, що вона дає можливість без будь-яких обмежень вибирати час вильоту і маршрут польоту, що дозволяє уникати зайвих пересадок і, відповідно, додаткових втрат часу. Перельоти діловими літаками вимагають меншого часу і підвищують продуктивність роботи протягом польоту, так як бізнес-літак звичайно добре оснащений засобами комунікації і є своєрідним офісом у небі. Як правило, салон літака бізнес-авіації обладнаний такими офісними приладами, як комп'ютер, факс, телефон та інші необхідні засоби для роботи. Крім того, великою перевагою ділового літака є відсутність інших пасажирів, які можуть стати небажаними

свідками переговорів співробітників компанії. Ще однією важливою якістю бізнес авіації є здатність використовувати невеликі аеродроми, іноді з поганим покриттям, а також аеропорти невеликих населених пунктів, в які через свою комерційної невідповідності рейсові маршрути не передбачені або виконуються з великими інтервалами.

Таким чином, усі переваги бізнес-авіації, як відзначають експерти НБАА, призводять до головного результату – підвищення продуктивності персоналу компанії під час перельоту.

Переваги бізнес-авіації забезпечуються наступними факторами:

- економія часу – головна перевага бізнес авіації. Здатність безпересадкового перельоту між невеликими локальними аеродромами;
- підвищення продуктивності роботи під час польоту – наявність офісного обладнання на борту літака і відсутність інших свідків, що ускладнюють конфіденційні переговори. Останнє є важливою якістю, тому що часто борт літака використовується як місце ведення переговорів;
- інформаційна захищеність;
- зведення до мінімуму можливості витоку інформації, відсутність інших свідків і небажаного спілкування.

Література

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

2. Зуєва В. О. Зарубіжний досвід правового регулювання авіації загального призначення / В. О. Зуєва, В. Б. Череватюк // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2013. – № 2 (27). – С. 11.

3. Повітряна навігація: довідник / А. М. Белкін, Н. Ф. Миронов, Ю. І. Рубльов. – М.: Транспорт, 1988. – 303 с.

УДК 346.16(043.2)

Лученко А. Ю., Сердцова К. В., студентки,
Навчально-науковий Інститут інформаційно-діагностичних систем,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Шапенко Л. О., асистент

АВІАТАКСІ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ

В умовах глобалізації, коли людина може долати тисячі кілометрів за короткий проміжок часу, альтернативу бензиновим автомобілям, які забруднюють навколишнє середовище, стають з кожним роком все дорожчими і вже не в змозі задовольнити вимоги швидкого переміщення, шукають все активніше. За таких умов ринок авіаційних перевезень є