

підкреслити, що інспектування є функцією, яка притаманна виключно органам виконавчої влади – воно являє собою функцією державного управління, яка у поєднанні із іншими функціями утворюють функціональне призначення того чи іншого представника виконавчої гілки влади. Контроль не слід ототожнювати з іншими, хоча й суміжними, правовими поняттями – наглядом, моніторингом, аудитом, обліком тощо. Вищевикладене визначає певний взаємозв'язок контролю із наглядом, контролінгом, перевіркою, аудитом, ревізією, інспектуванням, моніторингом, спостереженням. Підтримка режиму законності здійснюється за допомогою усіх цих правових інститутів, однак різною є їх роль і значення.

Література

1. Чаплигіна Ю. С. Місце контролінгу в управлінні підприємством / Ю. С. Чаплигіна // Управління розвитком.– 2010.– № 7(83).– С. 174–175.
2. Кирій С. Л. Аудит адміністративної діяльності – синтез державного управління та фінансового аудиту / С. Л. Кирій // Державне будівництво [електронне наукове фахове видання Харківський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України].– 2007.– № 1.– С. 85-95.
3. Про розгляд Інструкції про порядок проведення перевірок, ревізій Рахунковою палатою: Постанова Рахункової палати від 03 грудня 1999 року № 25–1 // Офіційний вісник України.– 2000.– №51.– Ст. 347.
4. Про затвердження Порядку проведення інспектування Державною фінансовою інспекцією, її територіальними органами: Постанова Кабінету Міністрів України від 20 квітня 2006 року № 550 // Офіційний вісник України.– 2006.– № 16.– Ст. 215.

УДК 34.342.518:341(043.2)

Козачок І.Я.,
аспірантка,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ДЕЯКІ АСПЕКТИ АДАПТАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОГО ПОВІТРЯНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО

За своїм географічним розташуванням Україна є частиною Європи, а після розширення Європейського Союзу (ЄС) у 2008 році – стала безпосереднім його сусідом. У березні 2003 року комісією ЄС було підготовлено та прийнято державами – учасниками ЄС план "Європейської політики сусідства", метою якого є посилене співробітництво з державами – сусідами ЄС та який конкретизується так званими "планами дій" [4,57]. У

галузі економічного співробітництва сусіднім та деяким третім державам на тривалий термін повинна бути відкрита довгострокова присутність на внутрішньому ринку ЄС, а також участь у деяких загальних програмах.

Одним із головних моментів Європейського "плану дій" щодо України є те, що він веде до поступової адаптації українських законів, норм та стандартів до права ЄС. Враховуючи те, що Європейська програма правотворчості охоплює майже всі галузі життя, питання юридичної адаптації є дуже важливим. Метою цієї програми є створення рівних соціальних та екологічно оптимальних економічних умов на європейському "внутрішньому ринку". Передумовою для створення та розвитку внутрішнього ринку є здійснення ЄС встановлених договорами так званих "основних свобод", тобто вільного переміщення через кордони пасажирів, товарів, послуг та капіталу. При цьому також задіяне багато питань та їх розв'язань з інформаційного права та інформаційної безпеки нашої держави.

Авіація як один з основних видів сучасного транспорту відіграє важливу роль у розвитку та укріпленні як економічних, політичних, так і інших міждержавних зв'язків. Функціонуюче транспортне господарство є основою транскордонної економіки в силу того, що обмеження транскордонного сполучення є порушенням договору ЄС, оскільки транспорт та перевезення мають безпосереднє відношення до руху осіб, товарів та послуг. Виходячи саме з цього, ЄС виводить компетенцію договору щодо введення правових норм для транспортного права взагалі та повітряного зокрема [4,99]. У преамбулі Чиказької конвенції 1944 року про міжнародну цивільну авіацію особливо наголошується, що її розвиток "у значній мірі може сприяти встановленню та підтримці дружби та взаєморозуміння між націями та народами".

Дослідженнями шляхів удосконалення діяльності в повітряному просторі займалось чимало фахівців, але більшість робіт присвячено дослідженню загальнотеоретичних та методологічних засад імплементації норм міжнародного повітряного права у внутрішнє законодавство держав або спрямовано на економічний та інформаційний сторони діяльності у повітряному просторі [3,26].

Провідну роль щодо узгодження правових норм України згідно права Європейського Союзу належать органам державної влади, а саме Державній авіаційній адміністрації. За часи свого існування цей орган виконавчої влади здійснив чимало дій з приводу імплементації європейських норм в українське законодавство, прийняло ряд підзаконних нормативно-правових актів, а також провідними експертами було розроблено ряд стратегічних документів щодо приведення національної системи до європейських стандартів.

У першу першу чергу це стосується системи безпеки авіації в рамках укладання Угоди про спільний авіаційний простір. Спершу пропонується створити у Державній авіаційній адміністрації Державний авіаційний нагляд, до функцій якого входило б здійснення контролю за дотриманням всіма суб'єктами авіаційної діяльності вимог із безпеки польотів. Зокрема, аудиторі ІКАО зазначили, що нестача інспекторського персоналу ускладнює реалізацію у повному обсязі нагляду з боку держави у сфері організації повітряного руху. За даними транспортного відомства професійний рівень фахівців не підлягає сумніву, але це не завжди компенсує потребу в їхній кількості.

Укладання широкомасштабної Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір передбачає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС, що сприятиме більш ефективному використанню ринку авіаперевезень та покращенню якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України, інтегрування України до Європейських авіаційних структур та зміцненню авторитету нашої країни як авіаційної європейської держави. А це, в свою чергу, сприятиме суттєвому зростанню авіаперевезень між Україною та країнами ЄС. На сьогодні частка пасажирів, які здійснюють регулярні перельоти рейсами вітчизняних та іноземних авіакомпаній між містами України та країн ЄС досягла 47-48 відсотків загальних міжнародних регулярних пасажиропотоків через аеропорти України. Щодо укладення цієї угоди думки фахівців розділилися. Одні вважають, що цей документ має позитивні сторони, а саме: покращення політичної ситуації, збільшення об'єму пасажирських перевезень, збільшення об'єму вантажних перевезень. Також до позитивних моментів можна відзначити вихід на ринок країн ЄС, а також країн третього світу, які працюють з Європейським Союзом. Що стосується негативних сторін, то сюди відносять підвищення вартості сертифікації повітряних суден, а також мовний бар'єр.

Література

1. Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень.– Монреаль, 28 травня 1999 року // Офіційний вісник України.– 2009.– № 33.– 15 травня.– Ст. 1163.

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Чикаго, 07.12.1944 : документ ІКАО (Doc ІКАО 7300) // Офіційний вісник України.– 2004.– №40.– Ст. 2667.

3. Гавердовский А. С. Имплементация норм международного права.– К.: Выща школа, 1980.– 318 с.

4. Европейское международное право: учебник / отв. ред. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова, П.В. Саваськов.– М.: Международные отношения, 2005.– 408 с.

УДК 342.9(043.2)

Колпаков В.К.,
д.ю.н., професор,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС УПОВНОВАЖЕНОГО ОРГАНУ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

У загальнотеоретичному розумінні адміністративно-правовий статус (лат. status – стан, положення) це форма у який знаходить вираз система адміністративно-правових властивостей відповідного суб'єкта. До цих властивостей відносяться: 1) компетенція; 2) порядок утворення і набрання юридичних ознак; 3) назва; 4) місце дислокації; 5) структура; 6) цілі функціонування; 7) відповідальність.

Таким суб'єктом у сфері цивільної авіації Державна авіаційна служба України (Державіаслужба України). Відповідно до вимог Указу Президента України від 09.12.2010р.[1] вона є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України.

Спрямування і координація полягає у тому, що Міністр: 1) забезпечує формування державної політики у галузі цивільної авіації та контролює її реалізацію Державіаслужбою України; 2) погоджує та подає на розгляд Кабінету Міністрів України розроблені службою проекти законів, актів Президента України та Кабінету Міністрів України; 3) визначає пріоритетні напрями роботи Державіаслужби та шляхи виконання покладених на неї завдань, затверджує плани її роботи; 4) вносить пропозиції Прем'єр-міністрові України стосовно кандидатури на посаду керівника Державіаслужби; 5) погоджує структуру апарату Державіаслужби; 6) видає обов'язкові до виконання службою накази та доручення з питань, що належать до сфери цивільної авіації; 7) погоджує призначення на посади та звільнення з посад керівників та заступників керівників самостійних структурних підрозділів апарату Державіаслужби; 8) порушує перед Кабінетом Міністрів України питання щодо скасування актів Державіаслужби повністю чи в окремі частині; 9) порушує перед Президентом України питання щодо притягнення до дисциплінарної відповідальності керівника Державіаслужби та його заступників; 10) приймає рішення щодо проведення перевірки діяльності Державіаслужби; 11) заслуховує звіти про виконання покладених на службу завдань та планів її роботи; 12) визначає порядок обміну інформацією між міністерством та Державіаслужбою і періодичність її подання; 13)