

здійснюватись з метою встановлення, забезпечення і підтримання необхідного рівня якості.

Отже, хоча законодавством України й передбачено достатньо широке коло організаційно-правових способів забезпечення належного надання публічних послуг, водночас утворення нових механізмів забезпечення належного надання публічних послуг й удосконалення наявних механізмів має формувати позитивну тенденцію в українській адміністративній практиці. Рівень якості публічних послуг в сучасній Україні диктують необхідність не лише збереження у повному обсязі контрольної, наглядової та контрольно-наглядової діяльності державних органів влади та органів місцевого самоврядування, так як вже тільки фактом свого існування вона впливає поведінку посадових осіб, спонукаючи їх дотримуватися встановлених правил, але й надання їй більшої динамічності й ефективності. У даному контексті маємо на увазі не всебічне посилення контролю й нагляду, а розвинення аналітичної й профілактичної функцій даних видів діяльності, що сприятиме виявленню як недоліків надання різного роду публічних послуг, так і позитивних тенденцій їх надання, а також причин, що породжують такі тенденції, прогнозувати результати й застосовувати міри попередження помилок, порушень, зловживань з боку посадових осіб, а також попередженню настання негативних наслідків.

УДК 347.463

Ясюк Ева, доктор філософії,
проректор Высшей Торговой Школы в Радоме, Польща

ПРАВО УСТАНОВЛЕНИЯ ТАРИФОВ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В РАМКАХ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Авиатаксы согласно определению, составленному в Большой Энциклопедии Права «определяют оплаты за авиаперевозку и связанные услуги по нему, также условия применения этих оплат. В англосаксонских системах тарифы значат также другие положения и условия авиаперевозки, устанавливаемые через авиационных перевозчиков и представляющие часть соглашений об авиаперевозке. Авиационные двусторонние международные соглашения определяют принципы установления тарифов через перевозчиков (часто те же согласования их между перевозчиками, напр. согласно процедурам Объединения Международного Авиатранспорта IATA), заявления тарифов авиационным властям также утверждения их через эти власти и решения спорных вопросов» [1]. Как правильно также замечает Марк Жилич: Относительно авиаслужб понятие авиатакс (tariffs) включает разное:

- цены услуг перевозки пассажиров, багажа и товаров (исключая цены перевозки почты, которые подлежат особому регулированию),
- иногда также заработные платы (комиссионные и другое), выплаченные агентам, грузоотправителям, консолидаторам пересылок и другим посредникам,
- в необходимых случаях дополнительные оплаты (charges), получаемые от клиентов авиационных перевозчиков за дополнительные услуги средства, связанные с авиатранспортом [2].

В праве Европейского союза функционирует принцип свободы установления авиатакс и ставок за фрахт на трассах, внутри Евросоюза. Указанный принцип происходит из Распоряжения Европарламента и Совета (В) номера 1008/2008 со дня 24 сентября 2008 г. в деле общих принципов выполнения авиаперевозок на территории Сообщества [3], которое представляет, что авиационные перевозчики, которые владеют концессией, выданной соответствующим органом одного из государств-членов, принадлежащих к Европейскому Хозяйственному Пространству (авиационные перевозчики из Европейского союза) беспрепятственно, устанавливают авиатакты и ставки за фрахт на трассах внутри Европейского союза. Следует указать, что тот принцип относится также к перевозчикам из третьих государств, когда перевозку выполняют внутри Европейского союза при условии, что по принципу взаимности такие же права признаны перевозчикам из Европейского союза, выполняющим операции в таком государстве. Та свобода не имеет применения в ситуации, когда трасса обслуживаемая по принципу обязанности публичной полезности, в рамках которого определены требования, касающиеся тарифов авиаперевозки.

Распоряжение определяет запрет дискриминации авиационных перевозчиков по поводу их государственной принадлежности в ситуации выполнения их перевозки между территорией данного государства и третьим государством. Относительно таких операций, независимо от постановлений двусторонних соглашений об авиационной коммуникации, государства-члены обязаны применительно к каждому перевозчику из Европейского союза беспрепятственного установления тарифов и авиационных ставок. Подчеркивания требует, чтобы в рамках Европейского союза через издание обсуждаемого распоряжения дошло до ликвидации вмешательства в тарифную свободу в перевозках внутри Европейского союза, который может также касаться перевозок, которые совершаются с третьими странами, также через их перевозчиков. Распоряжение ввело также новые принципы публикации тарифов авиаперевозки, осуществляемой из аэропортов, расположенных на территории государств Европейского союза. Распоряжение включает требования, касающиеся всех

форм предложения и *upublicznienia* тарифа перевозки: через Интернет, телефон, объявления в прессе, радио и телевидении и тому подобное. Имеют они применение ко всем услугам авиаперевозки, осуществляемым через аэропорт, расположенный в государстве-члене Европейского союза.

Распоряжение определяет также какие одинаковые элементы должны включать авиатакты, применяемые в пассажирских перевозках, как и авиационные ставки, применяемые во фрахте. Принимается, что окончательная цена перевозки должна быть указана на всех этапах процесса предложения и заключения соглашения. Представление отдельных составляющих окончательной цены не освобождает перевозчика из обязанности указания полной окончательной цены перевозки.

Распоряжение обязывает также авиационных перевозчиков к передаваемости у выразительный, прозрачный и однозначный способ в начале процесса резервирования информации обо всех *opcjonalnych* доплатах к цене, при этом согласие клиента на вышеупомянутые доплаты должно быть выражаемым по опциональному принципу (*opt-in* вступления к пользованию).

Распоряжение внедряет также откровенно запрет дискриминации, учитывая гражданство или местожительство потребителя, как также учитывая место местопребывания представителя авиационного перевозчика или другого субъекта, ведущего продажу билетов на территории Европейского союза.

В свою очередь нельзя также забывать, что распоряжение ЕС номер 487/2009 допускает договоренности перевозчиков в условиях определенных через Комиссию.

В заключение можно сказать, авиационные перевозчики из Европейского союза имеют право беспрепятственного установления авиационного тарифа за авиаперевозки. Исключение допускается только в вопросах, связанных с публичной полезностью. Предлагаемые через опубликование (или в другой способ) цены включают авиатакты, в которые входят авиационные ставки, а также все налоги, доплаты, оплаты и выплаты, которых невозможно избежать, но возможно предвидеть в момент публикации. Дополнительно следует заменить все элементы цены (тарифы, налоги, аэродромные оплаты и другие средства). Это исключает всевозможную дискриминацию в доступе к авиатаксам между путешествующим или пользователем авиационной услуги в Евросоюзе в зависимости от местожительства или государственной принадлежности в рамках Европейского Союза.

Литература

1. M. Żylicz, *Taryfy lotnicze* [w:] B. Hołyst (red.) *Wielka Encyklopedia Prawa*, Wydawnictwo Prawo i Praktyka Gospodarcza, Warszawa 2005, s. 1038.

2. M. Żylicz, Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe, LexisNexis, Warszawa 2011, s. 322.

3. Dz. Urz. UE 2008 L 293/3, Rozporządzenie uchyla i zastępuje trzy rozporządzenia trzeciego działania lotniczego: rozporządzenie nr 2407/92 w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym, rozporządzenie nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych rozporządzenie nr 2409/92 w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze.

УДК 32(476)

Сидорчук И. П., к.ю.н., доцент,
Академия управления при Президенте Республики Беларусь,
г. Минск, Республика Беларусь

ДЕБЮРОКРАТИЗАЦИЯ – ПРИНЦИП УПРАВЛЕНИЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКИМ ГОСУДАРСТВОМ

В Беларуси системные мероприятия по совершенствованию государственного управления на протяжении последних нескольких лет осуществляются на платформе дебюрократизации. Ее суть состоит в раскрепощении человека, создании достойных условий его жизни приближении власти к простому человеку, упрощении процедуры рассмотрения вопросов в государственных органах и иных организациях. В этой связи можно вести речь о новом стандарте социального развития – принципе дебюрократизации государственного управления. «Управленческая деятельность не сможет стать полноценно эффективной, если мы не избавимся от бюрократизма...» [1]. «...Необходимо пересмотреть всю систему управления, чтобы выявить ненужные бюрократические процедуры и выполняющие эти процедуры структуры. Все лишнее нужно убрать, сократить!» [2].

На современном этапе создана комплексная система мер, включающая организационные, правовые, информационные и иные рычаги, обеспечивающие реальную защиту от бюрократизма и бюрократов в худшем смысле этого слова. Опыт борьбы с бюрократизмом показывает, что многочисленные попытки улучшить бюрократизированное управление не всегда приносят желаемые результаты. Необходимо выработать политику, направленную на формирование новых отношений между сферой управления и населением, на восстановление и развитие основных функций саморегулирования общества. И предлагаемый принцип может на долгие годы определить парадигму взаимоотношений «народ – власть».

В настоящее время с учетом указанного принципа в работу государственных органов и иных организаций внедрены принципиальные