

«особливого», «сприятливого» податкового режиму, запровадження системи пільг як для благодійних організацій, так і для осіб, які безпосередньо займаються благодійністю (досвід США), створення законодавчих можливостей для загального доступу до фінансових звітів будь-яких благодійних організацій, для підтвердження гласності благодійних організацій, прозорості їх діяльності (досвід Болгарії, Великобританії, Іспанії, Литви, Польщі, Угорщини та Чехії), закріплення у законодавстві спрощеної процедури припинення благодійних організацій – без складання ліквідаційного балансу тощо, якщо їх активи передано іншим благодійним організаціям після внесення певних записів у державний реєстр (досвід Словаччини), визначення окремого органу, відповідального за проведення контролю щодо дотримання статутних цілей, подання до органу, який прийняв рішення про реєстрацію звіту з розгорнутою інформацією, можливість відкритого доступу до таких звітів (досвід Російської Федерації) [2, с. 146].

Література

1. Кутелева А. Благотворительность в Китае: поиски гармонии / А. Кутелева [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rusfond.ru/charity/001>.
2. Кожушко О. О. Зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання порядку створення і діяльності благодійних організацій / О. О. Кожушко // Вісник Запорізького національного університету. – 2013. – № 1(І). – С. 140-146.

УДК 341.342.92

Козачок І. Я., аспірант,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ДО ПИТАННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ ПРОВІДНИХ СВІТОВИХ АВІАЦІЙНИХ ДЕРЖАВ

Питання які стосуються забезпечення безпеки польотів набули особливої актуальності на початку ХХІ століття. Саме після трагічних подій 11 вересня 2001 року у Сполучених Штатах Америки світова спільна почала приділяти неабияку увагу цивільній авіації та тероризму. У світі існує чимало організацій (ІКАО, Євроконтроль, Flight Safety Foundation – Всесвітній Фонд Безпеки Польотів), які постійно досліджують та аналізують стан безпеки авіації та безпосередньо безпеку польотів.

Ще починаючи з середини ХХ століття у країнах Європи та США існував ряд нормативно-правових актів, які встановлювали правове положення повітряних суден та їх екіпажів, аеродромів, аеропортів,

авіапідприємств, їх основні функції, специфічні умови націоналізації (експропріації) авіаційного майна, функції та компетенцію органів цивільної авіації та посадових осіб у відношенні цивільної авіації та безпеки польотів; встановлювалися принципи відповідальності авіаперевізника та порядок відшкодування як шкоди, що виникла з договору перевезення, так і шкоди яка не випливала з договору; встановлювалася система адміністративних органів, які забезпечували аеронавігацію, пристосування аеропортів, порядок користування державними аеродромами; закріплювався механізм розслідування авіаційних подій [1, с. 18].

На сьогоднішній день основним джерелом міжнародного повітряного права є Чиказька конвенція, яка містить положення щодо цивільної авіації та міжнародних польотів. Слід зазначити, що у багатьох країнах світу прийняті ряд законів та підзаконних нормативно-правових актів, які як на локальному, так і на міжнародному рівні регулюють безпеку польотів. У 2001 році в США був ухвалений новий закон «Про безпеку на повітряному транспорті». Новелою в даному акті стало те, що з того часу згідно з законом стали ретельніше захищати кабіни пілотів, а також збільшили кількість озброєних охоронців на борту літаків, а всі відповідальні за безпеку співробітники аеропортів почали отримувати статус федеральних службовців. Важливо також те, що з цим законом в Америці запровадили спеціальну адміністративну посаду у виконавчому органі – заступника міністра транспорту з безпеки. Значно в даному питанні просунулась дослідники та законодавців Японії. Починаючи з 2006 року, число авіаційних подій значно знизилось. Японські перевізники не потрапляли у серйозні аварії з 1986 року. Тим не менш, дуже важливо для подальшого підвищення рівня безпеки польотів, з метою досягнення нульової ставки виникнення нещасних випадків, щоб люди могли і далі подорожувати та вірити повітряному транспорту продовжувати вдосконалювати безпечні засоби пересування. З цією метою у Японії створене Бюро цивільної авіації, яке проводить наступні заходи для забезпечення безпеки польотів: огляд повітряних суден та обладнання; перевірка систем експлуатації та технічного обслуговування авіаперевізників; підтвердження компетентності авіаційного персоналу, тобто пілотів та механіків, через іспити та інші перевірки; посилення перевірок іноземних повітряних суден, зареєстрованих в іноземних державах [2].

В Російській Федерації існує виконавчий орган – Федеральне агентство повітряного транспорту, яке безпосередньо займається всіма проблемними питаннями, що стосуються безпеки польотів, а також інформуванням про стан та тенденції змін кожні 6 місяців [3], в той час як в Україні аналізу цього питання приділяють увагу лише раз на рік [4]. На наш погляд,

закономірність звітувати раз у півріччя є правильною, адже чим частіше проводити моніторинг даного питання, тим ефективніше буде проходити розвиток його перспективи. Як в Росії так і в Україні, аналіз проводиться на основі інформації про результати та хід розслідування повітряних інцидентів, а також усіх звітів державних та територіальних органів.

Та найбільше, на нашу думку, питання безпеки польотів досліджується в Австралії, де існує розширена Державна програма з безпеки польотів Австралії. В цій країні існує чимало державних агентств, які сприяють дослідженням безпеки польотів – Департамент інфраструктури та транспорту, Державне агентство з безпеки польотів, Агентство по забезпеченню морської безпеки Австралії, Бюро метеорології, Департамент захисту, Австралійське транспортне Бюро з безпеки та ряд інших. Дана програма відіграє важливу роль у виявленні моніторингу, підтримці ефективності різних елементів системи безпеки, описує існуючі механізми та описує кроки, які австралійський уряд повинен продовжувати для попередження небезпек в майбутньому. Програма визначена, як інтегрований набір правил, спрямованих на підвищення безпеки, вони включають в себе конкретні заходи з техніки безпеки, які необхідно виконати за рахунок держави, а також правила та директиви для підтримки виконання державних обов'язків [5].

Необхідно визнати, що не дивлячись на те, що Україна має надзвичайно потужний авіаційний потенціал, український уряд робить недостатньо кроків для подальшого його розвитку. Компетентним органам варто звернути увагу на поліпшення законодавчої бази щодо безпеки польотів, а також створювати нові органи державної влади для ефективною та продуктивною роботи у цій сфері. Також необхідно запозичити досвід іноземних держав в даному питанні та імплементувати найбільш дієві правові норми.

Література

1. Остроумов Н. Н. Правовое регулирование воздушного транспорта / Н. Н. Остроумов. – М.: МГИМО, 1989. – 100 с.
2. Securing aviation safety (Japanese legislation) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: milt.go.jp/koku/English/05_safety
3. Анализ состояния безопасности полетов в гражданской авиации Российской авиации в первом полугодии 2014 года [Електронний ресурс]. – Режим доступу: komimtuvt.ru/d/319731
4. Аналіз з безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України, що сталися у 2013 році [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbaai.gov.ua/uploads>

5. Australia' s state aviation safety program [Електронний ресурс]. – Режим доступу: infrastructure.gov.au/aviation/safety

УДК 342.9

Колпаков В. К., д.ю.н., професор,
Запорізький національний університет, м. Запоріжжя, Україна

РОЛЬ КОНВЕРГЕНЦІЇ В СТАНДАРТИЗАЦІЇ ЄВРОПЕЙСЬКОГО АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРОСТОРУ

Сучасне розуміння європейських принципів адміністративного права, які фактично є європейськими стандартами адміністративного права, сформувалося під впливом процесів конвергенції адміністративних систем, які стали домінантою їх еволюційного руху [1].

Постійний контакт серед державних службовців держав-членів ЄС та відповідних Комісій, вимога про розробку і застосування *acquis communautaire* по еквівалентним стандартам надійності на території всього Союзу, поява системи адміністративної юстиції у всій Європі, а також спільні базові показники і принципи державної адміністрації привели до деякої конвергенції серед національних адміністрацій. Це було описано як «Європейський адміністративний простір» [2].

Яскравий опис процесу конвергенції подає Юрген Шварце (Jürgen Schwarze). При дослідженні змісту впливу європейських стандартів на зближення адміністративних правових систем держав-членів ЄС та перспектив його подальшого розвитку, він зазначає, що раніше прецедентне право Європейського суду знаходилося під впливом правових систем первісних держав-членів ЄС, зокрема, французького адміністративного права. Але вплив на розвиток права ЄС ніколи не був лише французьким. Збільшення числа держав-членів ЄС стимулювало диверсифікацію правового мислення Європейського суду. Відповідно у його рішеннях починають враховуватись правові підходи, які притаманні практично всім державам-членам ЄС. Наприклад, принцип «адміністрування через закон» інтегрується з французького принципу рівності (*principe de légalité*), німецької (*Rechtsstaatlichkeit*) та британської (*rule of law*) концепцій правової держави і верховенства закону. Таким чином, різні коріння цих трьох понять не створюють перепон щодо втілення у практику єдиного європейського стандарту [3].

У правових системах європейських країн принципи, що встановлюють стандарти адміністративного права, об'єктивуються по різному. Вони можуть міститись у розрізненому вигляді у різних нормативних актах (конституціях, парламентських актах, законах і підзаконних актах, судових