

Правонарушения, предусмотренные ст. ст. 55-61 Кодекса, устанавливаются Инспекцией труда, которая составляет протоколы о правонарушениях и передает их для рассмотрения по существу в компетентную судебную инстанцию (ст. 409 Кодекса).

Литература

1. Официальный монитор РМ.– № 3-6 от 16 января 2009 года.
2. Гуцуляк В. К вопросу о механизме применения отдельных административно – правовых норм. / В. Гуцуляк // Журнал "Закон и жизнь" – Кишинев, 2010.– № 1.– С. 6-13; см. также Федоров Г.К. Принципы, требования и гарантии законности / Г.К. Федоров // Журнал "Закон и жизнь" – Кишинев, 2010.– № 1.– С. 24 – 27.
3. Большой юридический словарь / Под ред. А.Я. Сухарева, В.Е. Крутских.– 2-е изд., перераб. и доп.– М.: ИНФРА-М, 2002.–704 с.

УДК 347:82 (043.2)

Белкін М.Л.,
к.ю.н., адвокат,
адвокатське бюро "Еталон", м. Краматорськ, Україна

ПРОБЛЕМИ УЗГОДЖЕННЯ НОРМ МОНРЕАЛЬСЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ 1999 РОКУ ТА ПОВІТРЯНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ ЩОДО ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ ЗА ЗАТРИМКУ ЧИ СКАСУВАННЯ АВІАРЕЙСІВ

Аналіз правових норм та судова практика свідчать про суперечності між Монреальською конвенцією 1999 р. (далі – Конвенція) та Повітряним кодексом України щодо відшкодування шкоди за затримку чи скасування авіарейсів.

Так, ОСОБА звернувся до суду з позовом до ВАТ, у якому, посилаючись на незаконне скасування авіарейсу, просив стягнути з відповідача матеріальну та моральну шкоду. Рішенням Шевченківського районного суду м. Києва позов задоволено частково. Стягнуто з ВАТ на користь ОСОБА матеріальну шкоду і (частково) моральну шкоду, а компенсацію за скасований рейс та судові витрати. Рішенням Апеляційного суду м. Києва рішення суду першої інстанції в частині стягнення з відповідача на користь позивача моральної шкоди скасовано та ухвалено у цій частині нове рішення про відмову у позові.

При розгляді касаційної скарги ОСОБИ Вищий спеціалізований суд України з розгляду цивільних і кримінальних справ встановив, що

08.11.2010 р. ОСОБА придбав квиток на рейс за маршрутом "Київ – Берлін – Київ". У порушення зобов'язань за договором перевезення, відповідач скасував авіарейс у зворотному напрямку "Берлін – Київ" і не забезпечив виліт позивача до Києва будь-яким іншим рейсом, у зв'язку з чим той вимушений був за власні кошти придбати квиток і вилетіти наступного дня літаком іншої авіакомпанії. При цьому, відмовляючи у стягненні з відповідача на користь позивача моральної шкоди, апеляційний суд виходив з того, що чинним законодавством не передбачено відшкодування моральної шкоди. Проте з такими висновками апеляційного суду погодитись не можна.

Так, відповідно до ст. 19 Варшавської та ст. 19 Монреальської конвенцій, приписи яких є спеціальними нормами, у тому числі і щодо врегулювання спірних правовідносин, перевізник несе відповідальність за шкоду, що сталась внаслідок затримки при повітряному перевезенні пасажирів, багажу чи вантажу. За змістом зазначених норм, пасажир має право на відшкодування перевізником шкоди, що сталась унаслідок затримки повітряного перевезення, при цьому згадані міжнародні акти не конкретизують вид шкоди (матеріальна чи моральна), що підлягає відшкодування, а встановлюють лише обмеження щодо розміру її відшкодування. Тому пасажир унаслідок затримки повітряного перевезення має право на відшкодування і матеріальної і моральної шкоди.

Отже, суд визнав, що в даному випадку підлягають застосуванню норми міжнародного права, а не внутрішнього законодавства, що, в принципі, відповідає ч. 2 ст. 19 Закону України "Про міжнародні договори України" ("якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору"). Однак це означає, що розробники Повітряного кодексу України не узгодили норми кодексу з Монреальською конвенцією.

Аналіз свідчить, що в частині відшкодування шкоди вказані акти містять і інші неузгодженості. Так, згідно ч. 1 ст. 22 Конвенції, у випадку шкоди, заподіяної внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, про яку йдеться в ст. 19 Конвенції, відповідальність перевізника стосовно кожного пасажирів обмежується сумою 4.150 спеціальних прав запозичення (на даний момент \$ 6640). Зазначимо при цьому, що про скасування авіарейсів Конвенція окремо не згадує взагалі, а суди України вважають, що скасування рейсу дорівнюється до затримки, з чим, в принципі, можна погодитися, оскільки будь-яке скасування рейсу призводить до затримки пасажирів на шляху прямування.

Варто також зазначити, що відповідно до ст. 26 Конвенції, будь-яке положення, спрямоване на звільнення перевізника від відповідальності або на встановлення межі відповідальності, нижчої, ніж та, яка встановлена Конвенцією, є недійсним і не має юридичної сили у цій частині.

Отже, фактичний рівень відповідальності авіаперевізника повинен бути не менше 4.150 спеціальних прав запозичення (на даний момент \$ 6640).

Водночас, Повітряний кодекс України зовсім по-іншому підходить до відшкодування шкоди. Крім того, що він не передбачає відшкодування моральної шкоди, він також встановлює інші суми компенсації. Так, згідно ч.ч. 5, 6 ст. 104 Кодексу, якщо пасажирам відмовлено у перевезенні проти їхньої волі, перевізник має виплатити їм компенсацію у таких розмірах: 250 євро – для рейсів дальністю до 1500 км; 400 євро – для рейсів дальністю від 1500 до 3500 км; 600 євро – для рейсів дальністю понад 3500 км. Перевізник має право зменшити розмір компенсації, визначеної у частині п'ятій цієї статті, на 50 %, якщо пасажиру пропонується заміна маршруту перевезення до його пункту призначення альтернативними рейсами, час прибуття яких не перевищує запланованого: на дві години – для рейсів дальністю до 1500 км; на три години – для рейсів дальністю від 1500 до 3500 км; на чотири години – для рейсів, не зазначених у абзацах другому та третьому цієї частини. Згідно ч. 1 ст. 105 Кодексу, у разі скасування рейсу пасажирам має бути запропоновано компенсацію відповідно до ч.ч. 5, 6 ст. 104 Кодексу.

Є очевидним, що ці суми значно менші, ніж передбачені Монреальською конвенцією. Тому, якщо саме ці суми будуть зазначені у договорах за участі українських перевізників, такі договори, в силу ст. 26 Конвенції, повинні в цій частині визнаватися недійсними, а суди повинні будуть керуватися ч. 1 ст. 22 Конвенції. Є всі підстави вважати, що розробники Повітряного кодексу України 2011 року орієнтувалися на Варшавську конвенцію від 12.10.1929 р., де норми відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, не передбачалися.

Слід також зазначити, що згідно ч. 1 ст. 103 Повітряного кодексу України, положення цього розділу застосовуються до пасажирів, які вирушають з/до аеропорту, розташованого на території України, а також до пасажирів, які вирушають з/до аеропорту, розташованого в іншій країні, до/з аеропорту, розташованого на території України. Отже, Повітряний кодекс України уніфікує відповідальність авіаперевізників як у внутрішньо-державному, так і міжнародному сполученні, тому і для внутрішньо-державних авіарейсів повинні застосовуватися норми відшкодування за Монреальською конвенцією.

УДК 342.9(043.2)

Веселов М.Ю.,
к.ю.н., ст. наук. співр.,
Горб В.О., курсант,
Згарська С.І., курсант,

Донецький юридичний інститут МВС України, м. Донецьк, Україна

ТРАНСПОРТНА ДИСЦИПЛІНА ПРАЦІВНИКІВ ОВС: СУЧАСНИЙ СТАН

Керівництво МВС України стурбовано станом транспортної дисципліни в органах і підрозділах внутрішніх справ. Незважаючи на вжиті заходи, продовжують мати місце випадки порушення працівниками міліції Правил дорожнього руху (далі – ПДР) та скоєння ними дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Відносини, які виникають із заходами дотримання транспортної дисципліни в ОВС регулюються переважно нормами адміністративного права. Вони (відносини) одночасно пов'язані із питаннями як службової дисципліни в ОВС, так і забезпечення безпеки дорожнього руху.

Дисципліна в перекладі з латинської мови означає "суворий порядок, організація". Вона проявляється у ретельному виконанні соціальних принципів і норм поведінки, у звичці до суворого порядку, дотриманні законів і у підпорядкуванні власного інтересу інтересам організації. Дисципліна в ОВС зобов'язує кожного працівника рядового і начальницького складу дотримуватись законодавства, виконувати вимоги Присяги, статутів, наказів начальників, сприяти керівництву у зміцненні дисципліни і забезпеченні статутного порядку. Транспортна дисципліна осіб рядового та начальницького складу ОВС полягає в додержанні порядку і правил у сфері дорожнього руху, встановлених законодавством України, нормативними документами МВС України і наказами начальників ОВС, що видаються в межах їх повноважень [1].

Зараз, на наш погляд, в Україні бракує спеціальних теоретично-прикладних досліджень зазначеного напрямку службової діяльності. Певні напрацювання з питань профілактики правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху працівниками ОВС були зроблені такими фахівцями, як В.М. Бесчастний, В.Ф. Коробкін, О.М. Смаглий тощо. Але комплексного та системного характеру такі дослідження не набули.

Передумовою будь-якого дослідження є збирання та опрацювання статистичної інформації, емпіричної бази, аналіз сучасного законодавства з окресленої проблематики. Пропонуємо авторське бачення сучасного стану транспортної дисципліни в ОВС на підставі звітів органів та підрозділів ОВС.