

– порушення правил перевезення небезпечних речовин та предметів.

Регулюється Кодексом України про адміністративні правопорушення.

На складання протоколу мають право Голова Державіаслужби та його заступники, державні інспектори, уповноважені на проведення перевірок посадові особи Державіаслужби, керівники аеропортів, начальники служб авіаційної безпеки аеропортів та їх заступники.

Протокол складається у двох екземплярах, один з яких надсилається посадовій особі, яка розглядатиме справу про адміністративне правопорушення, а другий вручається особисто особі, яка притягається до адміністративної відповідальності.

Отже, як бачимо, процедура накладення штрафних санкцій суттєво не відрізняється від аналогічного процесу в контексті інших сфер застосування норм щодо притягнення до адміністративної відповідальності за порушення.

Література

1. Про затвердження Порядку накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті: Наказ Міністерства інфраструктури України № 637 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0073-12>

УДК 34.341(043.2)

Устинова І. П., к.ю.н., доцент,
Левківська Н. П., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ЗНАЧЕННЯ МОНРЕАЛЬСЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ ДЛЯ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНОЮ

У сучасних умовах євроінтеграційних процесів України важливим є міжнародно-правове регулювання окремих видів діяльності, зокрема, міжнародні перевезення і стандартизація цієї діяльності. Таке завдання вирішила Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, що була прийнята 28 травня 1999 р. в Монреалі (Монреальську конвенцію). Україна приєдналася до неї і з 6 травня 2009 р. вона стала обов'язковою для українського перевізник [1].

Прийняття Монреальської конвенції переслідувало дві основні цілі: кодифікацію правил міжнародних повітряних перевезень в єдиний документ (з урахуванням найсучасніших норм Варшавської системи) [2], і модернізацію режиму відповідальності авіаперевізника (переважно щодо перевезень пасажирів). Конвенція спростувала процедури та значно збільшила ліміти відповідальності авіаперевізника. Слід відзначити, що Монреальська конвенція вступили в силу для України 6 травня цього року та повністю замінила собою Варшавську конвенцію. Однак законодавець та авіаційна влада поки не надто поспішають привести чинне законодавство та підзаконні нормативні акти у відповідність до Конвенції, що спричиняє плутанину в тлумаченні норм та визначенні меж відповідальності перевізника. У першу чергу слід сказати, що Конвенція застосовується до так званих міжнародних повітряних перевезень. Відповідно до п. 2 ст. 1 Конвенції міжнародними повітряними перевезеннями є перевезення, у межах яких місце призначення і місце відправлення знаходяться на територіях різних держав або на території однієї держави, але з проміжною посадкою на території іншої [1]. Не передбачено застосування Конвенції до внутрішньодержавних авіаперевезень. Це є предмет регулювання українського законодавця.

Нова Монреальська конвенція передбачає створення нової концепції необмеженої відповідальності. Зберігаючи основні положення Варшавської конвенції, Монреальська конвенція забезпечує необхідну модернізацію в ряді ключових напрямів. Основним нововведенням в частині відповідальності перевізника, як свідчить практика застосування положень Конвенції країнами-учасницями, є наявність так званого *дворівневого режиму відповідальності авіаперевізника*:

– за доказану шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів (у межах 100 тис. SDR – Special Drawing Rights (Спеціальні права запозичення, приблизно \$135 тис.) авіаперевізник несе абсолютну відповідальність (незалежно від вини), а відповідна сума є «попередньою виплатою»;

– відповідальність авіаперевізника за шкоду, розміри якої перевищують 100 тис. SDR, не обмежена та ґрунтується на принципі презумпції вини авіаперевізника. Перевізник не несе відповідальності за таку шкоду, якщо доведе, що вона не була завдана внаслідок необережності, іншої неправильної дії або бездіяльності перевізника, його службових осіб або агентів.

Відповідно до Варшавської конвенції відповідальність авіаперевізника обмежувалась сумою \$20 тис. Стаття 22

Монреальської конвенції встановила межі відповідальності щодо затримки пасажирів, багажу та вантажу. У разі затримки пасажира відповідальність перевізника обмежується сумою 4150 SDR, у разі знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні багажу – сумою 1000 SDR стосовно кожного пасажира, за винятком випадків, коли пасажир зробив у момент передачі зареєстрованого багажу перевізнику особливу заяву про заінтересованість у доставці та сплатив додатковий збір, якщо це необхідно. У цьому разі перевізник зобов'язаний сплатити суму, що не перевищує заявлену, якщо він не доведе, що ця сума перевищує дійсну заінтересованість пасажира в доставці. Відповідальність перевізника в разі знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні вантажу обмежується сумою 17 SDR за кілограм, за винятком випадків, коли вантажовідправник зробив у момент передачі вантажного місця перевізнику особливу заяву про заінтересованість у доставці та сплатив додатковий збір, якщо це необхідно. У цьому разі перевізник зобов'язаний сплатити суму, що не перевищує заявлену, якщо він не доведе, що ця сума перевищує дійсну заінтересованість відправника в доставці. Межі, встановлені Монреальською конвенцією, не заважають суду додатково присудити відповідно до свого закону всі витрати або частину судових та інших витрат, пов'язаних із розглядом справи в суді, які були понесені позивачем, у тому числі й відсотки. При цьому строк позовної давності, як і раніше, складає два роки з моменту прибуття в місце призначення, або з дня, коли повітряне судно повинно було прибути, або з моменту зупинки здійснення перевезень. Порядок обчислення цього строку визначає закон держави суду, до якого подано позов [1].

Фахівці з повітряного права та автор вважають, що приєднання України до Монреальської конвенції забезпечить приведення норм українського законодавства у відповідність до міжнародних стандартів регулювання відповідальності авіаперевізника, а також підвищить безпеку польотів шляхом посилення відповідальності авіаперевізників. Такий підхід сприятиме зростанню привабливості послуг національних авіаперевізників у міжнародному сполученні й отриманню додаткових конкурентних переваг.

Підсумовуючи, слід сказати, що Монреальська конвенція забезпечує необхідну модернізацію в ряді ключових напрямів, що пов'язані з перевезенням пасажирів і вантажу повітряним транспортом. Отже, міжнародно-правове регулювання авіаперевезень для українського законодавця надала суттєві джерела для розвитку українського законодавства в цьому питанні.

Література

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень // Офіційний вісник від 15.05.2009 р., № 33, № 100, 2008, ст. 3295, стор. 169, стаття 1163, код акта 46552/2009.

2. Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://xn--l1agg.xn--j1amh/warshaw_konv/

УДК 342.9 (043.2)

Устинова І. П., к.ю.н., доцент,
Текєджанова К. Б., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АНТИКОРУПЦІЙНИХ ЗАХОДІВ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЙНОЇ СЛУЖБИ

Антикорупційна діяльність сьогодні є важливою складовою здійснення державної програми забезпечення діяльності публічної служби. Повітряний кодекс України [1] оминув стороною розширене тлумачення Державна Авіаційна Служба, тому детальні відомості про нього ми можемо знайти у Положенні про Державну авіаційну службу України. Так, відповідно до пункту 1, Державна авіаційна служба (Державіаслужба) визначається як центральний орган виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації [2].

Для подальшого впровадження механізмів ефективної системи запобігання корупції в Державіаслужбі, що передбачає прозорість, доброчесність, зниження корупційних ризиків в діяльності, підвищення рівня довіри громадян та суб'єктів авіаційної діяльності до Державіаслужби, було прийнято і розроблено антикорупційну програму Державіаслужби.

Окрім широкого кола завдань, Державіаслужба на постійній основі здійснює заходи, спрямовані на запобігання та протидію корупції відповідно до вимог чинного законодавства у частині: обмеження щодо використання службових повноважень чи свого службового становища; обмеження щодо одержання сумісництва та суміщення з іншими видами діяльності; обмеження щодо одержання дарунків, запобіганням одержанню неправомірної вигоди або