

ми тощо). Фінансова діяльність держави згідно процесу виконання бюджетів має можливості і зобов'язана проводити відповідні фінансові впливи на розвиток транспортної інфраструктури, експлуатацію, ремонт та інші заходи підтримки транспортної галузі.

4. На завершальній стадії – стадії контролю за рухом грошових фондів, який вирізняється подвійністю, на відміну від перших трьох стадій руху грошових фондів, які послідовно впливають одна з одної і закінчення однієї припускає початок наступної: а) з одного боку, контроль є наскрізним і здійснюється на кожній стадії руху коштів; б) з другого – виступає як підсумковий етап у русі грошових ресурсів, що поєднує підсумково-звітні дії.

Отже, теоретичне розуміння складових публічного управління фінансовою діяльністю держави є важливою частиною у науковому зрозумінні та висвітленні питань адміністрування у галузі транспорту.

Література

1. Большой юридический словарь / [под ред. А. Я. Сухарева, В. Д. Зорькина, В. Е. Крутских]. – М. : ИНФРА, 1998. – 790 с.
2. Колпаков В. К. Адміністративне право України : підручник / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 736 с.
3. Орлюк О. П. Фінансове право : навч. посібник / О. П. Орлюк. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 528 с.
4. Сурмін Ю. Тенденції та стратегії розвитку державного управління / Ю. Сурмін // Стратегія реформування системи державного управління на засадах демократичного врядування : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. участю, Київ, 31 трав. 2007р. : у 4 т. / за заг. ред. О. Ю. Оболенського, В. М. Князева. – К. : Вид-во НАДУ, 2007. – Т. 1. – С. 3-8.

СУД ЄС ПРО ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАЦІЙНИХ ТА ЗАЛІЗНИЧНИХ КОМПАНІЙ ПЕРЕД ПАСАЖИРАМИ ТА ПОРІВНЯННЯ З УКРАЇНСЬКОЮ ПРАКТИКОЮ

Якщо Україна, дійсно, прагнучим до зближення своєї правової системи з правовою системою європейських країн, вона повинна буде узгоджувати з європейськими правовими системами не тільки букву, але й дух свого права та правозастосування. Можна мати правильні правові норми, але не використовувати їх в інтересах слабого суб'єкту, а лобювати інтереси, наприклад, держави чи державних монополій. Зазначене можна прослідкувати на порівнянні відношення суду ЄС та українських судів до захисту прав пасажирів у спорах з транспортними компаніями-монополістами.

Суд Європейських Співтовариств (Court of Justice of the European Communities, Суд ЄС) – Суд, який забезпечує відповідність законодавства та його інтерпретації основоположним договорам ЄС [1]. Розглянемо деякі останні рішення суду ЄС з питання відповідальності транспортних компаній.

1. Європейський Суд справедливості, вища судова інстанція ЄС, виніс вердикт, згідно з яким залізничні компанії повинні виплачувати пасажирам компенсації через запізнення поїздів, навіть якщо вони сталися не з вини залізничників. Суд ЄС постановив, що Австрійські федеральні залізниці не мали права відмовляти пасажирам у компенсації за запізнення, навіть якщо вони були викликані поганими погодними умовами, раптовим страйком працівників або "форс-мажором". Нові правила діятимуть для всіх залізничних компаній на території Євросоюзу. Згідно з прийнятим судом рішенням, за запізнення більше години і менше двох годин перевізник повинен повернути пасажиру мінімум 25 % від вартості квитка і 50 %, якщо потяг запізнився більш ніж на дві години. Разом з тим, вже зараз багато перевізників, у тому числі Бельгій-

ські залізниці, пропонували більші розміри компенсації (до 100 % відшкодування вартості у разі двогодинного запізнення швидкісних поїздів Thalys на міжнародних маршрутах) [2].

В Україні до цих проблем підходять із точністю до навпаки. Широко відомі проблеми пасажирів швидкісних поїздів типа "Хюндай", на чому наголошував особисто Президент України [3]. Однак досить тривалий час українські суди з надуманих підстав відмовляли постраждалим пасажиром у бодай найменшому відшкодуванні, захищаючи інтереси залізничного монополісту. Так, за наслідками поїздки на потязі "Інтерсіті+" пасажир подав позов про відшкодування шкоди. Позовні вимоги були обумовлені тим, що потяг "Інтерсіті+", яким позивач їхав з Харкова до Києва 13.10.2012 р., зупинився через 30 хвилин після відправлення, а пасажиром було запропоновано пересісти в інший потяг. В результаті позивач прибув до Києва із запізненням на 4 години, а також йому не повернули різницю у вартості квитків. Однак рішенням Солом'янського суду м. Києва від 22.05.2013 р. по справі № 22-ц/796/9576/2013 було відмовлено в задоволенні позову. При цьому суд вирішив, що квиток на потяг не є належним доказом поїздки на потязі [4]. Однак Апеляційний суд м. Києва визнав це рішення таким, що не відповідає обставинам справи, позов задовольнив частково і стягнув 99 грн. 24 коп. різниці вартості квитків [4]. При цьому у стягненні моральної шкоди було відмовлено, хоча у законодавстві України є правильна стаття 23 Цивільного кодексу України про відшкодування моральної шкоди.

2. Суд Європейського Союзу зобов'язав авіакомпанії виплачувати компенсації транзитним пасажиром, якщо вони прибувають до місця призначення із запізненням на три години і більше. При скасуванні рейсів або сильних запізненнях клієнти можуть у судовому порядку зажадати з авіакомпаній грошову компенсацію на суму до 600 євро залежно від дальності перельоту. Претензії пасажирів до авіаперевізників можуть бути задоволені тільки у тому випадку, коли мова йде про запізнення в пункт прильоту. При цьому затримки вильотів не можуть служити причиною для отримання компенсацій. Виплати постраждалим пасажиром можуть бути скорочені, якщо їх рейс міг бути замінений іншим, близьким за часом. Крім того, суд має право відхилити грошові претензії клієнтів до авіакомпаній у тому випадку, якщо запізнення сталося

у зв'язку з форс-мажорними обставинами, наприклад через несприятливі метеорологічні умови або страйк в аеропорту у день вильоту.

Приводом для прийняття Судом ЄС рішення, що зміцнює права пасажирів, стала скарга пасажирки авіакомпанії Air France у Федеральну судову палату Німеччини. Вона летіла транзитним рейсом з Бремена до столиці Парагваю Асунсьйон з пересадками у Парижі та Сан -Паулу. Виліт з Німеччини був відкладений приблизно на дві з половиною години. У результаті пасажирка не встигла на рейси у Франції і Бразилії і добралася до місця призначення з одинадцятигодинного запізненням [5]. При цьому Повітряний кодекс України взагалі не передбачає матеріальної компенсації за затримку рейсу [6]. Згідно ч. 5 ст. 105 Кодексу, авіакомпанія лише зобов'язана забезпечити спеціальне обслуговування: харчування та напої, місця в готелі тощо.

Література

1. Суд Европейских Сообществ (СЕС) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://n-europe.eu/glossary/term/748>
2. Железные дороги в ЕС будут платить пассажирам за опоздания. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.segodnya.ua/economics/transport/ZHeleznnye-dorogi-v-ES-budut-platit-passazhiram-za-opozdaniya-463307.html>
3. Янукович розкритикував потяги [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pravda.com.ua/news/2013/01/4/6980931>
4. Именем Украины: суд постановил возместить ущерб пассажиру поезда Hyundai [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://jurliga.ligazakon.ua/news/2013/10/3/98873.htm>
5. Суд ЕС обязал авиакомпании выплачивать компенсации транзитным пассажирам за задержки в пути [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nr2.ru/automobile/426442.html>
6. Белкін М. Л. Проблеми узгодження норм Монреальської конвенції 1999 року та Повітряного кодексу України щодо відшкодування шкоди за затримку чи скасування авіарейсів / Белкін М. Л. / У зб.: Транспортне право в ХХІ столітті: Матеріали III Міжнар. наук. конф., Київ, Національний авіаційний університет, 21.02.2013 р. – К. : Комп'ютерпрес, 2013. – С. 126-128.