

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 перевірників, 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.

За даними МВС України протягом 10 місяців 2012 року за участю працівників ОВС скоєно 569 автопригод, з яких майже третина (156) – сталося з їх вини! При цьому 19 працівників міліції загинуло, 17 – отримали травми різного ступеня тяжкості, обліковано 41 факт загибелі і 60 фактів травмування громадян [2]. Не зважаючи на певне зниження кількості подібних ДТП, загальний рівень аварійності за участю працівників ОВС залишається бути високим і за окремими регіонами вкрай не стабільним. Так, протягом 2012 року на території Донецької області за участю працівників ОВС зареєстровано 35 ДТП з постраждалими (2011р.– 41), в результаті яких 6 осіб загинуло (2011р.– 9) та 57 осіб травмовано (2011р.– 59), що в порівнянні з аналогічним періодом минулого року складає зниження за кількістю ДТП на 14,6%, числу загиблих на 33,3% та числу травмованих на 3,4% відповідно. Для прикладу, розглянемо більш детально стан дорожньо-транспортної аварійності за участю працівників ОВС у адміністративно-територіальних одиницях зазначеної області.

Так, не зважаючи на зниження загального рівня ДТП у регіоні, зростання кількості ДТП даного виду спостерігається на території м. Макіївки на +200,0%, м. Шахтарська та Першотравневого району на +100,0%. Спостерігається відповідно і зростання числа загиблих у вищезазначених ДТП: м. Макіївка, Першотравневий район на 2 особи, м. Шахтарськ на 1 особу. Кількість постраждалих збільшилася на території м. Макіївки на 60,0%, м. Донецька на 5,9%. З вини працівників ОВС зареєстровано 11 ДТП з постраждалими (2011р.– 10), в результаті яких 2 особи загинуло (2011р.– 3) та 18 осіб травмовано (2011р.– 14), що в порівнянні з аналогічним періодом минулого року складає зростання по кількості ДТП на 10,0%, зниження числа загиблих на 33,3% та зростання числа травмованих на 28,6% [3].

Працівниками ДАІ області задокументовано 825 порушень ПДР співробітниками ОВС, з них: 44 факти керування транспортом в стані сп'яніння;

173 факти перевищення встановленої швидкості руху; 84 порушення правил проїзду пішохідних переходів; 164 порушення вимог дорожніх знаків та розмітки; 24 порушення правил зупинки та стоянки; 27 порушень правил проїзду перехресть; 19 порушень правил обгону; 38 фактів проїзду перехрестя на заборонений сигнал світлофора; 40 фактів керування транспортом без відповідних документів; 181 факт не користування ремнями безпеки. Середньообласний коефіцієнт виявлення на 1 працівника ДАІ порушень ПДР серед працівників ОВС становить – 0,92 [3]. За керування автотранспортом у стані алкогольного сп'яніння ста-

ном на грудень 2012 року з працівників міліції Донецької області з ОВС було звільнено лише 12 осіб [2].

Аналіз архівних матеріалів службових перевірок за фактами ДТП за участю працівників міліції за останні 8 років свідчить, що більшість пригод працівники ОВС скоюють на власному автотранспорті – 60 %, цей показник з роками не змінюється. При цьому більшість ДТП виникає не під час виконання службових обов'язків (42%), а в позаслужбовий час (58%).

Графік розподілу автопригод за годинами доби за участю працівників ОВС за останні роки практично ідентичний розподілу ДТП за участю інших учасників дорожнього руху. Переважна більшість пригод скоєна у другій половині доби, зокрема 43% ДТП – у період з 18 до 23 години. Найвища тяжкість наслідків пригод припадає на 21 годину вечора, у цей час кожна четверта пригода скоюється зі смертельними наслідками. Розподіл пригод за місяцями має досить постійний характер. Найбільша кількість пригод зареєстрована з травня по листопад з "піком" аварійності у серпні. На ці місяці припадає близько 80% ДТП. За днями критичного стану аварійність досягає по п'ятницях – 21,5% всіх ДТП з вини працівників ОВС.

Отже, з наведеного можна зробити висновок, що дорожня-транспортна аварійність за участю працівників ОВС має стабільно високий рівень, та, не зважаючи на загальнодержавні тенденції зниження, по окремих регіонах має не стабільний характер. Дорожня-транспортна аварійність за участю працівників ОВС, як негативне явище має визначені особливості та закономірності, які треба обов'язково брати до уваги під час планування профілактичних заходів.

Процес дорожнього руху вимагає від його учасників виконувати покладені на них Правилами дорожнього руху обов'язків. Учасники дорожнього руху зобов'язані знати й неухильно виконувати вимоги цих Правил, а також бути взаємно ввічливими. Крім закріплених у законах, Правилах дорожнього руху вимог, які стосуються будь-якої особи, відомчими нормативними актами для працівників ОВС встановлюються додаткові вимоги щодо дотримання транспортної дисципліни. Відповідно до цих вимог в ОВС має проводитися постійна профілактична робота спрямована на дотримання особовим складом транспортної дисципліни, як на службовому так і на особистому транспорті, запобігання ДТП.

Забезпечення таких елементів профілактичної роботи сприятиме створенню системи заходів, спрямованих на недопущення порушень транспортної дисципліни у підрозділах ОВС, значно впливатиме на зниження рівня ДТП з вини працівників ОВС.

### *Література*

1. Бесчастний В.М. Попередження порушень транспортної дисципліни серед працівників органів внутрішніх справ : науково-практичні рекомендації / Бесчастний В.М., Коробкін В.Ф., Смаглій О.М., Солейко В.А. – Донецьк : ДЮІ МВС, 2005. – 24 с.

2. Про проведення загального місячника безпеки дорожнього руху серед працівників органів і підрозділів внутрішніх справ ГУМВС України в Донецькій області : наказ ГУМВС України в Донецькій області від 03.12.2012 № 3001.

3. Про результати роботи підрозділів Державтоінспекції на пріоритетних напрямках службової діяльності за 12 місяців 2012 року : огляд / Лист ГУМВС України в Донецькій області від 09.01.2013 № 126/Бг.

УДК 342.722.1(043.2)

**Весельська Т.Ф.,**  
к.ю.н., Заслужений юрист України,  
суддя Вищого адміністративного суду України, м. Київ, Україна

### **ЗНАЧЕННЯ СТРОКІВ В АДМІНІСТРАТИВНОМУ СУДОЧИНСТВІ ПРИ ЗАХИСТІ ПРАВ І СВОБОД ЛЮДИНИ І ГРОМАДЯНИНА**

В умовах становлення в Україні основ правового громадянського суспільства на перший план виходять питання прав людини і громадянина. Загальновідомо, що найкращим середовищем для належного проживання і розвитку людини, в якому всі члени суспільства вільні і рівні є громадянське суспільство, адже у ньому людина, особа, індивід є ключовою метою такого суспільства, а держава, здійснюючи свій вплив за допомогою права, повинна враховувати вищість інтересів кожної конкретної людини.

Забезпечення та захист державою конституційних прав і свобод людини в контексті інтеграційних та глобалізаційних процесів як визначальні тенденції розвитку суспільства є актуальним предметом дискусії науковців протягом останніх років. Процеси, що відбуваються в Україні складні і неоднозначні, вони потребують реформування всіх галузей і інститутів у системі права для досягнення основної мети – захисту прав та свобод людини і громадянина.

Державно-правовий розвиток сучасної України, що об'єктивується на шляху побудови демократичної, правової, соціальної держави, яка була б здатна втілити конституційний принцип визнання людини найви-

щою соціальною цінністю, чий інтереси, права і свободи визначають діяльність державної влади, об'єктивно виводить у коло найважливіших проблем конституційного і адміністративного права питання реалізації Конституції України, забезпечення прав та свобод людини й громадянина, їх охорони і захисту, в тому числі і органами адміністративного судочинства.

За роки незалежності України було здійснено низку таких звершень як запровадження засад інстанційної побудови судової системи, створення системи апеляційного та касаційного оскарження судових рішень на заміну судового нагляду; сформовано адміністративну юстицію (прийнято Кодекс адміністративного судочинства, утворено систему адміністративних судів на чолі з Вищим адміністративним судом); встановлено судовий контроль за законністю затримання та арешту осіб, визначенням винятків з таємниці листування, телефонних розмов, телеграфної та іншої кореспонденції, а також за застосуванням інших обмежень прав та свобод людини і громадянина тощо. Проте, судова система ще далеко не досконала і потребує подальших дій по її реформуванню.

Судовий захист застосовується тоді, коли уповноважена особа не може самостійно відновити порушене право, коли зобов'язана особа відмовляється виконувати свій обов'язок, а також у випадку суперечки про право.

Судова форма захисту прав людини найбільш демократична і найбільш пристосована для всебічного, повного та об'єктивного виявлення дійсних обставин і причин виникнення цивільних суперечок, кримінальних і адміністративних правопорушень, тобто для встановлення істини у справах, що розглядаються судами і дозволяє на основі цього правильно застосовувати норми матеріального права, правильно вирішувати справи по суті [3, с.141].

Доступ до судового захисту, закріплений в Основному Законі, дозволяє громадянам використовувати юрисдикцію судів, яка поширюється на всі правовідносини, що виникають у державі (ст. 124). Це підкріплено конституційним обов'язком органів державної влади, посадових і службових осіб цих органів розглядати індивідуальні чи колективні звернення, письмові звернення або особисті заяви і давати обґрунтовану відповідь (ст. 40). У дев'яти статтях Конституції України суди за своєю конституційною функцією становлять внутрішні національні засоби правового захисту прав і свобод людини і громадянина.

До суб'єктивних передумов захисту прав, свобод чи інтересів у сфері публічно-правових відносин належить, серед іншого, дотримання про-