

4. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 20.08 2012 року// Офіційний вісник України.– 2012.– № 63.

5. Міленін О. Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху : Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.01 / О.Л. Міленін; Нац. ун-т внутр. справ.– Х., 2001.– 19 с.

УДК 340.11: 656.7.073.42.004.162 (043.2)

Миронець О.М.,
старший викладач,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ФУНКЦІЇ ПРАВА (ІНФОРМАЦІЙНА, ОРІЄНТАЦІЙНА, ВИХОВНА) ТА ВТРАТА БАГАЖУ ПРИ АВІАПЕРЕВЕЗЕННІ

Перевезення багажу авіатранспортом регулюється Конвенцією по уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року (далі по тексту – Конвенція), Повітряним кодексом України від 19 травня 2011 року та Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджених Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 216 від 23 квітня 2010 року (далі по тексту – Правила).

Відповідно до частини 2 статті 17 глави III Конвенції перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку знищення, втрати або пошкодження зареєстрованого багажу, лише за умови, що випадок, який став причиною знищення, втрати або пошкодження багажу, мав місце на борту повітряного судна або тоді, коли перевізник був відповідальним за збереження зареєстрованого багажу. Однак перевізник не несе відповідальності за пошкодження багажу внаслідок його дефекту, якостей чи вади. Стосовно незареєстрованого багажу, у тому числі особистих речей пасажирів, перевізник несе відповідальність, якщо шкода заподіяна з його вини або з вини його службовців чи агентів [1]. Вказана вище норма дублюється у частині 2 глави 1 розділу XXIX Правил [2].

Згідно з частиною 3 статті 17 глави III Конвенції [1], а також частиною 2 глави 1 розділу XXIX Правил [2] якщо перевізник визнає втрату зареєстрованого багажу або якщо зареєстрований багаж не прибув після закінчення 21 дня з дати, коли він повинен був прибути, пасажир може пред'явити перевізнику вимоги, що випливають з договору перевезення.

Відповідно до частини 2 статті 22 глави III Конвенції відповідальність

перевізника у випадку знищення, втрати, пошкодження або затримки в перевезенні багажу обмежується сумою 1000 спеціальних прав запозичення 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 випадку перевізник зобов'язаний сплатити суму, що не перевищує заявленої суми, якщо він не доведе, що ця сума перевищує дійсну заінтересованість пасажира в доставці [1].

Згідно з частиною 2 статті 5 розділу XXIX Правил відповідальність перевізника у випадку знищення, втрати, пошкодження або затримки в перевезенні зареєстрованого багажу для міжнародних рейсів обмежується сумою 1131 СПЗ стосовно кожного пасажира. Для рейсів у межах України відповідальність перевізника становить: 20 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) за один кілограм бруто в разі втрати, пошкодження чи нестачі усього або частини зареєстрованого багажу; 400 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) на пасажира за ручну поклажу та іншу власність пасажира, що перебуває під контролем пасажира протягом польоту; 50 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) у разі затримки в перевезенні багажу. Якщо вага багажу не записана в багажній квитанції, то вважається, що загальна вага зареєстрованого багажу не перевищує відповідної ваги багажу для безкоштовного провезення за відповідним маршрутом та класом обслуговування і сума компенсації розраховується з урахуванням цього. Відповідно до 3 статті 5 розділу XXIX Правил відповідальність перевізника у разі перевезення багажу із заявленою цінністю визначається сумою заявленої цінності багажу [2].

На основі вказаного вище можна зробити висновок про наявність законодавчого регулювання відповідальності авіаперевізника за втрату чи пошкодження багажу. Важливим є виконання правом своїх функцій, а особливо інформаційної, орієнтаційної та виховної, у ситуації, коли багаж пасажира втрачено. Саме за ефективного здійснення зазначених функцій права пасажир може чітко знати про власні дії з метою максимально убезпечити себе від втрати багажу під час авіаперевезення, а також про власну поведінку у випадку втрати багажу.

Завжди необхідно пам'ятати, що перевезення багажу пов'язане з ризиком його випадкової втрати. Саме тому не варто перевозити як багаж грошові кошти, дорогі речі, а також документи, які неможливо відновити. Необхідно обов'язково перевірити справність застібок сумок, валіз. Обов'язково потрібно упевнитись перед здаванням багажу, що багажні ідентифікаційні бирки з попередніх поїздок видалено, так як стара бирка може спричинити пересилання багажу не в те місце у випадку втра-

ти багажу. Під час реєстрації необхідно прослідкувати, щоб багажну бирку було прикріплено до багажу надійно, а також виключно на одну ручку багажу. Бувають ситуації, коли під час транспортування багажна бирка може відірватися. На цей випадок з метою ідентифікації багажу доцільно перед його здаванням закріпити на валізі іменну бирку або вкласти у прозору кишеню валізи інформацію про країну проживання пасажера, ПІБ, домашню адресу, телефон. Після прибуття до пункту призначення пасажирів варто звірити номер бирки на ручці багажу з номером багажної квитанції, яку було видано на руки пасажирів з метою точної ідентифікації свого багажу та запобіганню обміну.

Необхідно зберегти корінці багажної бирки до кінця поїздки, бо якщо багаж буде втрачено, то пасажирів буде потрібно оформити спеціальний документ – PIR (property irregularity report). У цьому випадку необхідно звернутися на стійку пошуку багажу LOST AND FOUND та скласти документ для пошуку втраченого багажу до того як пасажир залишить аеропорт. Також необхідно взяти номер телефону, за яким пасажир зможе дізнаватися про результати пошуку втраченого багажу. Результат пошуку може бути через 21 день, або багаж буде знайдено, або ж пасажир одержить компенсацію за втрачений багаж відповідно до закону.

Література

1. Конвенція по уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року//www.rada.gov.ua
2. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 216 від 23 квітня 2010 року "Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу"//http://zakon.nau.ua/doc/?code=z0669-10

УДК351+349.6(043.2)

Новіков М.М.,
к.ю.н., доцент кафедри галузевого права,
Херсонський державний університет, м. Херсон, Україна

ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА У ТЕХНОЛОГІЧНІЙ ТЕОРІЇ ДЕРЖАВИ

Спрогнозувати перспективи розвитку транспортної безпеки в українській державі досить складно. Відомо, що вона в перспективі відповідатиме сучасним світовим та європейським стандартам за технократичною або технологічною теорією держави [1,26]. Така держава має на меті створення переваги у ринкових відносинах на засадах постійного

технічного прогресу виробництва матеріальних благ, розподілу, перерозподілу, а головне вживання здобутих матеріальних благ населення [2].

Сучасні технологічні розробки представляють собою науково-технічний, економіко-правовий засіб перетворення виробничих сил та виробничих відносин із забезпечувальною їх інфраструктурою на засадах комп'ютеризації, робототехніки, кібернетики та права у потужний інструментарій функціонування громадянського суспільства, де кожний працівник-власник (засобів виробництва) має високопрофесійні знання, вміння та навички кваліфікаційного забезпечення виробництва матеріальних благ, товарів та послуг, при використанні заходів громадської та технічної безпеки, у тому числі на транспорті.

Державна безпека в галузі транспорту має створити: захист життя, здоров'я честі, гідності, пасажирів, працівників, пішоходів та інших учасників транспортування, а також своєчасне, повне та якісне задоволення потреб та інтересів населення. Досліджувана безпека тісно пов'язана із оборонними заходами виробництва та перевезення. Доречно зауважити про те, що деякі військові комплекси: ракетні, космічні, авіаційно-стратегічні прямо відносяться до транспорту і вимагають належної транспортної безпеки, яка вже регулюється такими законами України: "Про оборону", "Про загальний військовий обов'язок та військову службу", "Про збройні сили України" та ін.

Транспортна безпека тісно пов'язана із охороною навколишнього природного середовища, вона усуває шкідливий вплив транспорту на флору і фауну. Наприклад, для усунення шкідливих наслідків від транспорту створюються підземні переходи під автострадами та залізничними магістралями. На наш погляд, цього явно не достатньо при наявності сучасних науково-технічних засобів.

Збереження екології сприяє економії паливно-мастильних ресурсів, переробка відпрацьованих матеріалів, своєчасне їх відправлення на вторинну сировину. Шкода бачити останки колишніх морських і річкових суден, які залишені безгосподарними на березі Дніпра, які також шкодять навколишньому природному середовищу. На наш погляд, при визначених обставинах повинна, належним чином, працювати транспортна міліція, в обов'язок якої входять виявляти зазначених правопорушників і притягувати їх до майнової, адміністративної і кримінальної відповідальності.

Вважаємо, що відносини підприємств транспорту загального користування разом з центральними та місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування будуються на основі податків,