

## ПАСАЖИР ПОВІТРЯНОГО СУДНА ЯК СУБ'ЄКТ ТРАНСПОРТНИХ ПРАВОВІДНОСИН

Загальновідомо, що в теорії транспортного права пасажир вважається суб'єктом транспортних правовідносин, під яким розуміють фізичну особу, що: 1) користується будь-яким видом транспорту на підставі особистого проїзного документа або є членом організованої групи осіб, яка має право на проїзд на підставі придбаного групового проїзного документа; 2) перевозиться на транспортному засобі за договором перевезення; 3) є особливим об'єктом транспортування, який водночас належить і до суб'єктного складу правовідносин на транспорт [1]. Відповідно до норм Закону України "Про транспорт", перевезення пасажирів здійснюється різними видами транспорту, в тому числі авіаційним [2].

Як свідчать офіційні дані Державної авіаційної служби України, у період 2000-2012 р. ринок авіаційних пасажирських перевезень розвивався динамічно, за винятком 2009 р. Так, за 11 років обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли майже в 6 разів у порівнянні з 2000 р., при цьому співвідношення міжнародних та внутрішніх перевезень українських авіаперевізників складає приблизно 80-85% та 15-20% на користь міжнародних. У 2011 р. на міжнародних лініях перевезено 6,3 млн пасажирів (тобто 84 % загального обсягу), у межах України – 1,2 млн. пасажирів (16 %) [3]. За 9 місяців 2012 р. авіаційним транспортом України перевезено 6,4 млн. пасажирів (у тому числі 5,4 млн. пасажирів на міжнародних лініях), що на 10,5 % більше, ніж за аналогічний період 2011р. [4]. Отже, спостерігається позитивна тенденція щодо зростання обсягів пасажирських перевезень, а пасажир став важливим учасником транспортних правовідносин.

Аналіз норм законодавства України в галузі повітряних перевезень свідчить, що під поняттям "пасажир" слід розуміти фізичну особу (крім членів екіпажу та додаткових спеціалістів на борту повітряного судна, працівників експлуатанта повітряного судна, уповноваженого представника відповідного національного органу регулювання та осіб, які супроводжують вантаж), яка перевозиться повітряним судном за згодою перевізника відповідно до договору перевезення. Власне кожний договір повітряного перевезення та його умови повинні засвідчуватися документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником чи уповно-

важеними ним організаціями (агентами). Такими документами є: 1) квиток (паперовий або електронний) у випадку перевезення пасажирів; 2) багажна квитанція (паперова або електронна) у випадку перевезення речей як багажу пасажирів. Крім того, вітчизняне законодавство передбачає такі види пасажирів як: 1) пасажир транзитний, який згідно з договором міжнародного повітряного перевезення далі перевозиться тим самим рейсом, яким він прибув до проміжного аеропорту; 2) пасажир трансферний, який згідно з договором міжнародного повітряного перевезення направляється в пункт трансферу (пересадки) одним рейсом, а далі перевозиться іншим рейсом того самого або іншого перевізника; 3) потенційно небезпечні – це така категорія пасажирів, які здійснюють переліт у примусовому порядку (конвойовані, депортовані) в супроводі вповноважених співробітників відповідних органів [5]. Також формального визначення набуло поняття "пасажир з обмеженими фізичними можливостями (інвалід)", тобто пасажир, рухливість якого під час використання транспортного засобу є обмеженою внаслідок фізичної (сенсорної або опорно-рухової, постійної або тимчасової) чи розумової недієздатності або з будь-якої іншої причини, зокрема через похилий вік, стан якого потребує відповідної уваги та пристосування до його особливих потреб під час обслуговування пасажирів [6]. Завдяки нормативному закріпленню особливостей обслуговування суб'єктами авіаційної діяльності пасажирів з обмеженими фізичними можливостями їм забезпечується гарантування отримання послуг, що передбачені для всіх пасажирів.

Пасажир повітряного судна як суб'єкт транспортних правовідносин має суб'єктивні права та юридичні обов'язки, закріплені низкою нормативних актів [2,6, 5]. Їх реалізація та виконання на усіх етапах повітряного перевезення (придбання квитків, бронювання перевезення пасажирів та їх обслуговування в аеропорту, на борту повітряного судна) спрямовані на отримання пасажиром якісних послуг та мають забезпечити належний рівень безпеки польотів. Слід зазначити, що позитивними новелами ПК України, є чітка регламентація порядку виплати авіаперевізниками компенсацій пасажирам у разі відмови у перевезенні, скасуванні чи тривалої затримки авіарейсів, за зміну класу обслуговування, що безумовно сприяє захисту прав пасажирів та гарантуванню надання їм високоякісних послуг авіаційними перевізниками.

### *Література*

1. Транспортне право України : підручник / Булгакова І.В., Клепікова О.В.– К.: Прецедент, 2011.– 344 с.; Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишне-

вещька та ін.– К.: Вид. Дім. "Ін Юре", 2008.– 896 с.; Шульженко Ф.П., Гайдулін О.О., Кундрік Р.С. Транспортне право: Навч. посібник.– К.: КНЕУ, 2005.– 244 с.

2. Закону України "Про транспорт" від 10.11. 1994 р. № 232/94-ВР із змінами // Відомості Верховної Ради України від 20.12.1994 – 1994 р., № 51, стаття 446.

3. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2011 рік. Електронний ресурс: <http://www.avia.gov.ua/documents/diyalnist/pidsumki%20diyalnosti/23725.html>.

4. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 9 місяців 2012 року. Електронний ресурс:

<http://www.avia.gov.ua/documents/diyalnist/pidsumki%20diyalnosti/23904.html>

5. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.04.2010р. № 216 "Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу" // Офіційний вісник України від 27.08.2010 – 2010 р., № 63, стор. 37, стаття 2190, код акту 52428/2010.

6. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України від 09.12.2011 – 2011 р., № 48, / № 48-49 /, стор. 2024, стаття 536.

УДК 342/477/(091):351.74(043.2)

**Тимченко А.П.,**  
к.ю.н., доцент,

Національний авіаційний університет, м.Київ, Україна

### **ЗАХОДИ ПРАЦІВНИКІВ УКРАЇНСЬКОЇ МІЛІЦІЇ ПО ПОПЕРЕДЖЕННЮ АВАРІЙНОСТІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ У ВОЄННІ РОКИ 1941-1945 РР.**

В Україні сьогодні проблема забезпечення безаварійного дорожнього руху є актуальною і загальнодержавною. Останнім часом з нечуваним розмахом збільшується кількість дорожньо-транспортних пригод і потерпілих в них, загиблих і травмованих. Причиною цього є розвиток промисловості, в тому числі і автомобілебудування, в країнах світу на основі використання досягнень технічного прогресу, в результаті чого автомобільний парк України з кожним роком зростає. Держава багато робить щодо попередження автотранспортної аварійності та дорожньо-транспортного травматизму. У цьому відношенні важливе значення має досвід організації і діяльності працівників міліції в один із

найважчих періодів в історії нашої держави, в надзвичайних умовах Великої Вітчизняної війни 1941-1945 рр.

Стан подій на дорогах України ще напередодні Великої Вітчизняної війни був причиною росту автотранспортного травматизму. З метою попередження аварійності на дорогах та зменшення травматизму, Раднарком Союзу РСР постановою від 23 липня 1935 р. в системі Центрального управління шосейних та ґрунтових доріг і атомобільного транспорту утворив Державну атомобільну інспекцію [1]. В жовтні того ж, 1935 року, Центральне управління шосейних та ґрунтових доріг і атомобільного транспорту було передане і ввійшло до складу НКВС СРСР. З березня 1936 р. РНК СРСР прийняла постанову "Про реорганізацію Центрального управління шосейних та ґрунтових доріг атомобільного транспорту" [2]. В системі НКВС СРСР було утворене Головне управління шосейних доріг. Державтоінспекція в центрі і на місцях була передана у відання Головного управління робітничо-селянської міліції. На ДАІ покладались: боротьба з аваріями і хижацьким використанням автотранспорту, нагляд за підготовкою і вихованням водіїв, розробка технічних норм експлуатації автотранспорту, його облік. З 1936 р. РНК СРСР затвердила Положення "Про державну атомобільну інспекцію Головного управління робітничо-селянської міліції НКВС СРСР" [3], де підтверджувались покладені на ДАІ завдання; закріплювались її права і обов'язки; зверталась увага на те, що на органи Народного комісаріату оборони Союзу РСР контроль ДАІ розповсюджується лише відносно автотранспорту цивільного зразка, який використовується для пасажирських чи звичайних вантажних перевезень. Положенням було передбачено, що за технічні огляди транспортних засобів, за видачу номерних знаків і технічних паспортів, за здійснення перевірок і за видачу документів водія органи ДАІ стягують збори, розміри яких встановлюються НКВС СРСР спільно з Народним комісаріатом фінансів СРСР і затверджуються Радою Праці і Оборони. На працівників ДАІ Положення розповсюджувало всі права, встановлені для співробітників робітничо-селянської міліції.

В той же день, 3 липня 1936 р., ЦВК спільно з РНК Союзу РСР затвердили також Положення "Про проходження служби начальницьким складом робітничо-селянської міліції НКВС СРСР" [4]. Положенням закріплювались права і обов'язки начальницького складу, регламентувався порядок призначення та звільнення з посади, проходження служби начальницьким складом.

Керуючись вимогами зазначених вище документів, працівники ДАІ багато зробили в передвоєнні роки, в початковий період Великої Вітчизняної війни і в 1943-1945 рр. на визволеній від загарбників території Ук-